Nr 2 (68)

Za kierownicą

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

ROK PIĄTY Warszawa, dnia 16 - 31 stycznia 1952 r.

W NUMERZE:

DOCHOWAMY WIERNOŚCI ŻOŁNIERSKIEJ PRZYSIĘDZE

PRZED kilkoma dniami dostąpiliśmy największego zaszczytu — złożenia przysięgi na wierność Polsce Ludowej. Staliśmy się pełnowartościowymi obrońcami naszych granic przed imperialistycznymi wrogami, którzy dążą do kolonialnego ujarzmienia naszego kraju, do odebrania nam prastarych ziem piastowskich nad Odrą, Nysą i Bałtykiem, Pomorza, Poznańskiego i Śląska.

Żołnierze I Dywizji Piechoty swą pierwszą przysięgę na wierność narodowi składali w czasie kiedy nasza Ojczyzna cierpiała w niewoli pod faszystowską okupacją. Od wschodu z ziemi radzieckiej szła ku Niej wolność i niepodległość. Nieśli ją na swych bagnetach żołnierze Niezwyciężonej Armii Radzieckiej i walczący u Jej boku żołnierze Odrodzonego Wojska Polskiego. Szli oni szlakiem bitewnym Wielkiej Ojczyźnianej Wojny narodów Związku Radzieckiego aby przynieść umęczonym narodom wolność. Przysięgi dotrzymali. Z ich krwi i potu powstała Polska Ludowa — wielki dom szczęścia dla każdego Polaka.

Przysięgę Waszą młodzi żołnierze-kierowcy złożyliście w wolnej i niepodległej Ojczyźnie. Spotkał Was wielki zaszczyt będący równocześnie wielkim obowiązkiem. Od chwili tej staliście się odpowiedzialni za całość i bezpieczeństwo swej Ojczyzny. Ślubując wierność przysiędze wojskowej przyrzekaliście walczyć w razie potrzeby w obronie swej Ojczyzny aż do pełnego zwycięstwa nad wrogiem; ślubowaliście walczyć wspólnie z Armią Radziecką i innymi sojuszniczymi armiami o świętą sprawę wolności, niepodległości i szczęścia ludu.

Nie możecie zawieść ogromnego zaufania jakim Was obdarzył naród, Wasi rodzice, bracia i siostry. Podczas gdy oni w codziennym trudzie przyczyniają się swoją pracą do powstawania wspaniałych budowli socjalizmu i setek nowych fabryk w naszym kraju — Waszym obowiązkiem jest nieustannie szkolić się, podnosić swój poziom wiedzy politycznej, wojskowej i fachowej, opanowywać niezawodnie swoją broń i sprzęt techniczny, by stać się godnymi obrońcami zdobyczy ludu pracującego i naszej budującej Socjalizm Ojczyzny.

Przysięga zobowiązuje Was, abyście w dalszym szkoleniu wzorowali się na bohaterskich postaciach najlepszych synów narodu, którzy poświęcili swe życie dla jego dobra. Wzorem w żołnierskiej służbie niech Wam będą bohaterowie walk „za waszą i naszą wolność" Tadeusz Kościuszko, generał Bem, Jarosław Dąbrowski, Paweł Finder, Małgorzata Fornalska, Marceli Nowotko, Marian Buczek i Karol Świerczewski. Niech Wam będą wzorem postacie Waryńskiego, Dzierżyńskiego i sławnych żołnierzy naszego Ludowego Wojska Michała Okurzałego, który gdy faszyści zajmowali okopy skierował ogień własnej artylerii na siebie i fizylierki Anieli Krzywoń pośmiertelnie odznaczonej krzyżem Virtuti Militari i tytułem Bohaterka Związku Radzieckiego za męstwo okazane w czasie bitwy pod Lenino.

W szkoleniu i służbie wspominajcie licznych bohaterów Armii Radzieckiej, którzy nie ulękli się wroga. Wspominajcie żołnierza radzieckiego Kałużnego, który konając ranny w boju napisał: „Ojczyzno moja, Ziemio rosyjska, Ukochany towarzyszu Stalinie: Ja syn komsomołu, jego wychowanek, walczyłem tak jak kazało mi serce, niszczyłem wroga dopóki biło serce w piersi. Umieram w przekonaniu, że zwyciężymy... Trzymajcie się mocno, zabijcie wściekłe psy faszystowskie. Dochowałem wierności przysiędze wojskowej".

Służba samochodowa Ludowego Wojska Polskiego może również poszczycić się pięknymi przykładami poświęcenia w służbie i w szkoleniu, w realizacji nakazów przysięgi. Wielu żołnierzy kierowców i specjalistów nosi na swych piersiach odznakę żołnierskiej sławy „Wzorowy — kierowca".

Żołnierze — kierowcy i specjaliści! Przysięga wojskowa wymaga abyście mężnie i wytrwale znosili trudy służby wojskowej, abyście postępowali zawsze zgodnie z zasadami regulaminów i z honorem wypełniali obowiązki żołnierza Ludowej Ojczyzny.

Przysięga wojskowa jest drogowskazem w życiu każdego żołnierza. Winniście o tym pamiętać stale. Niech święte słowa przysięgi wiodą Was po drodze naszych sławnych bohaterów, abyście tak, jak oni wiernie służyli ludowi gotowi w każdej chwili jeśli zajdzie tego potrzeba oddać nawet swoje życie w obronie naszej ukochanej Ojczyzny — Polski Ludowej.

28 ROCZNICA ŚMIERCI WODZA I NAUCZYCIELA MAS PRACUJĄCYCH



21 stycznia 1924 r. przestało bić na zawsze serce Wielkiego Wodza Rewolucji, Genialnego Nauczyciela mas pracujących, twórcy państwa radzieckiego Włodzimierza Iljicza Lenina.

Dzieło Lenina jest ogromne.

Wielki rewolucjonista wskazał drogę i pokierował milionami prostych ludzi, którzy porwali za broń w dniach Wielkiego Października i wyzwolili kraj spod okowów carsko-kapitalistycznego ucisku i niewoli. Dzięki Niemu, przy najściślejszej współpracy Stalina powstało pierwsze na świecie państwo socjalistyczne.

Stworzona przez Lenina i Jego najbliższego współpracownika, współbojownika i ucznia Józefa Stalina partia bolszewików poprowadziła klasę robotniczą i masy pracujące Rosji do szturmu na twierdzę kapitalizmu i po zdobyciu jej do gigantycznej pracy i walki o zbudowanie socjalizmu.

Dowodem niezwykłej potęgi nauki Lenina rozwiniętej przez Stalina jest fakt, że 800 milionów mieszkańców świata wyzwoliło się już spod jarzma imperialistów, że wiele krajów, a w tej liczbie i Polska wkroczyła na drogę budowy socjalizmu w myśl wskazań idei Lenina.

Klasa robotnicza i masy pracujące Polski pamiętają, że jednym z pierwszych dekretów wydanych przez rząd radziecki był podpisany przez Lenina dekret uznający „niezaprzeczalne prawo narodu polskiego do niepodległości i jedności".

Dla żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego imię Lenina wiąże się ściśle z powstaniem Armii Czerwonej, której był On wraz ze Stalinem założycielem, a która rozgromiła hordy białogwardzistów i kapitalistycznych interwentów, a w II-giej wojnie światowej pokonała niemieckich faszystów i militarystów japońskich.

Imię Lenina jest dla naszych żołnierzy drogowskazem w ich pracy wyszkoleniowej, w zdobywaniu świadomości politycznej.

Składając hołd pamięci Wielkiego Lenina, masy pracujące świata zwracają wzrok ku ostoi pokoju światowego — ZSRR, łącząc się w podziwie i miłości dla „Lenina dnia dzisiejszego" — genialnego kontynuatora dzieła walki i nauki Lenina — Józefa Stalina.

Żołnierze Wojska Polskiego łącznie z całym narodem polskim wypełniają w dniu dzisiejszym słowa Stalina:

„Zachowujcie Iljicza w pamięci, kochajcie, studiujcie dzieła Iljicza naszego nauczyciela, naszego wodza".

REALIZUJEMY SŁOWA PRZYSIĘGI

PRACA SZKOLENIOWA — ZASADNICZYM WARUNKIEM WYPEŁNIENIA PRZYSIĘGI ŻOŁNIERSKIEJ. Takie hasło mobilizuje młodych żołnierzy jednostki, w której zastępcą d-cy do spraw politycznych jest oficer Cywiński. W jaki sposób realizują młodzi żołnierze to hasło, jak zorganizowali grupę samokształceniową, której zasadniczym celem jest zabezpieczenie wiernego wypełnienia przysięgi, pisze w liście do Redakcji „ZK" szer. Owsianik.

Mieliśmy początkowo dużo trudności z zagadnieniem: co robić, aby nasza jednostka jak najlepiej zabezpieczyła wykonanie żołnierskiej przysięgi.

Naradzaliśmy się nad tą sprawą na zebraniach ZMP, dokładnie omawialiśmy w świetlicy, w chwilach wolnych od zajęć, jak pracować abyśmy mogli wypełnić jak najlepiej przysięgę. Podawano różne projekty. Najbardziej rzeczowym okazało się rozwiązanie podane przez szer. Ptaka.

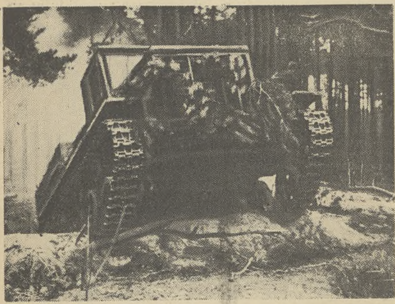
Zaproponował on mianowicie stworzenie kółka samokształceniowego, w którym podczas zespołowej nauki omawiać moglibyśmy warunki wypełnienia żołnierskiej przysięgi.

Tak też uczyniliśmy. W skład naszego kółka samokształceniowego weszło początkowo pięć osób. Praca tego zespołu polegała na jak najdokładniejszym przeanalizowaniu wszystkich omówionych zagadnień szkoleniowych podczas zajęć dziennych. Zasadniczym bowiem warunkiem naszej przysięgi jest ciągłe pogłębianie świadomości politycznej, uzmysłowienie sobie zadania, jakie stoi przed każdym żołnierzem Ludowego Wojska.

Dlatego największy nacisk położyliśmy w samokształceniu naszym na studiowanie materiałów politycznych. Już po kilku dniach nasz pięcioosobowy zespół dzięki pracy samokształceniowej otrzymał pochwałę od d-cy pododdziału za dobrą znajomość tematów politycznych i fachowych. Pochwała ta była bodźcem do dalszej, jeszcze efektywniejszej pracy.

Niechaj wszyscy żołnierze ciągłą pracą szkoleniową przyczyniają się do jak największego zabezpieczenia wykonania naszej przysięgi. Pamiętajmy, że jedynie ciągła czujność, dokładne wykonanie szkolenia politycznego i fachowego da nam możność zrealizowania w pełni przysięgi złożonej przez nas kilka dni temu naszej ukochanej Ojczyźnie.

szer. Owsianik



Żołnierze-kierowcy, wypełniając wzorowo słowa przysięgi — szkolą się w użytkowaniu i chronieniu sprzętu w warunkach zimowych.

WYPEŁNIAMY NAKAZY REGULAMINÓW

Z głębokim wzruszeniem w obliczu sztandaru jednostki w obecności dowódców i przełożonych, rodzin, przyjaciół i kolegów — wypowiedzieli żołnierze słowa przysięgi wojskowej, dokumentując niezłomną wolę dochowania wierności Ludowej Ojczyźnie.

W imię miłości Ojczyzny żołnierze jedn. ofic. Pawłowskiego zdobywają w okresie pokojowego szkolenia zaszczytny tytuł przodowników wyszkolenia, pełniąc uczciwą służbę, ściśle przestrzegają dyscypliny i regulaminów, coraz lepiej opanowują wspaniałą broń i sprzęt bojowy. Przykładem dla młodych żołnierzy w zdobywaniu wiadomości wyszkoleniowych są członkowie partii i organizacji ZMP-owskiej

PRACA POLITYCZNA I WYCHOWAWCZA — PODSTAWĄ DOBREGO WYSZKOLENIA — oto naczelne hasło postawione przez aktyw partyjny i ZMP-owski przed młodym rocznikiem. Hasło to realizowane jest z zapałem i z wielką gorliwością przez wszystkich młodych żołnierzy. Opieka, jaką roztaczają starsi uświadomieni politycznie koledzy, wyraża się ustawicznym sprawdzaniem poziomu wyszkoleniowego, zespołowym dyskutowaniem na tematy polityczne i fachowe.

Szer. Sosnowski, szer. Ptak, szer. Kolanko, szer. Hajdysz — oto żołnierze młodego rocznika, którzy najwydatniej współpracują z aktywem partyjnym i ZMP-owskim jednostki.

Kółko samokształceniowe, które powstało dzięki inicjatywie tych żołnierzy jest terenem, na którym młody rocznik pogłębia ciągle świadomość polityczną, uzupełnia wiadomości z dziedziny techniki samochodowej, szczegółowo omawia zasady mistrzowskiego władania sprzętem bojowym.

por. Wróblewski

Ppłk B. Barycki

PRZYGOTOWAĆ SIĘ DO ĆWICZEŃ ZIMOWYCH

Już wkrótce rozpoczną się ćwiczenia zimowe. Okres w którym kierowcy pojazdów mechanicznych zdadzą praktyczny egzamin z wiadomości nabytych na kursach. Wykażą umiejętność powiązania teorii z praktyką, zademonstrują jak potrafią prowadzić i obsługiwać pojazdy mechaniczne w trudnych warunkach zimowych.

Dla bardzo wielu młodych kursantów ćwiczenia zimowe będą pierwszym „chrztem bojowym".

Już dziś za tym szkolący się na kursach młodzi kierowcy muszą zawsze pamiętać, że nabywając wiadomości teoretyczne, robiąc pierwsze l roki w znajomości budowy pojazdu mechanicznego, obsługi technicznej, zapoznając się z przepisami ruchu kołowego, ucząc się prowadzić samochód, ucząc się go odpowiednio wykorzystywać czynią to po to, aby przygotować się jak najlepiej do samodzielnej pracy w warunkach polowych, latem i zimą, w dzień i w nocy.

Miniona wojna wykazała, że praca kierowców wojskowych odbywa się w trudnych warunkach terenowych i klimatycznych. Trudności te pokonać mogą jedynie dobrze wyszkoleni kierowcy. Przykład pod tym względem dają nam nasi koledzy z I i II Armii Wojska Polskiego. Dzięki świadomości politycznej, wyszkoleniu bojowemu i umiejętnościom fachowym żołnierze — kierowcy I i II Armii Wojska Polskiego swoje zadanie mimo licznych przeszkód i trudności wykonali wzorowo.

Biorąc przykład z kierowców frontowych musimy również i my obecnie w warunkach pokojowych jak najlepiej przygotować się do pełnienia trudnych obowiązków kierowcy wojskowego na ćwiczeniach zimowych. Okres czasu, który dzieli nas od ćwiczeń winien każdy młody kierowca wykorzystać na pogłębienie swoich wiadomości politycznych, wojskowych i fachowych. W tym czasie należy nauczyć się jak najwięcej i jak najlepiej, stać się przodownikiem wyszkolenia.

Przodownicy wyszkolenia, aktyw ZMP i organizacja partyjna muszą okazać maksymalną pomoc kolegom, którym nauka przychodzi z trudnością z tych lub innych przyczyn.

Przygotować się do ćwiczeń zimowych to znaczy, że każdy kierowca uświadamia sobie, że od jego pracy bardzo często zależy wykonanie na czas zadania przez jego kolegów artylerzystów, saperów czy zwiadowców.

Każdy kierowca musi pamiętać, że on jest jednym z ważnych ogniw całej maszyny wojskowej i jeżeli on będzie źle pracował, nie przygotuje się odpowiednio do ćwiczeń, to cała maszyna będzie nie odpowiednio pracowała.

Ćwiczenia zimowe odbywają się w ciężkich dla służby samochodowej warunkach klimatycznych. Mróz, śnieg, gołoledź, zaspy ujemnie wpływają na prace pojazdów mechanicznych. Zaśnieżone drogi wymagają od kierowcy doskonałej umiejętności prowadzenia pojazdu, wytrwałości i dyscypliny. Gołoledź np. wymaga od kierowcy specjalnej uwagi by nie spowodować wypadku, nie zniszczyć sprzętu, czy co gorsze nie poranić lub zabić żołnierzy. Mróz powoduje konieczność specjalnie bacznego czuwania nad temperaturą wody w silniku, oleju itd., aby nie rozmrozić silnika.

Zimowe warunki wymagają od kierowcy wojskowego większej umiejętności obsługiwania pojazdu mechanicznego niż jest to w lecie. Dlatego też zimowe ćwiczenia stawiają przed kadrą służby samochodowej, a w szczególności przed kierowcami wojskowymi zwiększone wymagania.

Wyjeżdżając na ćwiczenia każdy kierowca będzie miał powierzone do wykonania zadania. Będzie za tym, czy to holował działo, czy wiózł radiostację, zwiadowców lub łącznościowców czy też piechotę. W tych warunkach od jego przygotowania i sprawności sprzętu zależeć będzie również wykonanie zadania przez żołnierzy innych służb i broni. Jeżeli bowiem kierowca na skutek niesprawności sprzętu lub nieumiejętnej jazdy nie zawiezie działa na stanowisko ogniowe, to wówczas działon nie wykona zadania. Fakt taki, jeżeli miałby miejsce nie na ćwiczeniach ale w warunkach bojowych, spowodowałby że nie my zniszczylibyśmy wroga, a wróg nas.

Przygotowując się do ćwiczeń zimowych musimy pamiętać zawsze słowa Wielkiego Stalina, że w czasach pokojowych trzeba uczyć się tego co będzie potrzebne na wojnie i uczyć się tak, jak to będzie na wojnie. A na wojnie zaś zawsze trzeba, by pojazd mechaniczny sprawnie pracował i mógł wykonać każde postawione zadanie.

Dlatego też ćwiczenia zimowe muszą być tak zorganizowane i przeprowadzone, aby były maksymalnie zbliżone do warunków bojowych.

Przygotowując się i przeprowadzając ćwiczenia trzeba ściśle opierać się na regulaminach i przepisach wojskowych, nie stosować żadnych ułatwień i uproszczeń, w żadnym wypadku nie dopuszczać łatwizny, bo inaczej takie ćwiczenia nie dadzą naszym kadrom żadnej korzyści.

Wymagać należy bezwzględnej dyscypliny. Kierowca wojskowy musi być wysoce zdyscyplinowany tym bardziej zaś na ćwiczeniach, bo od jego pracy zależy życie kolegów, sprawność i całość sprzętu wojskowego.

W okresie ćwiczeń zimowych trzeba właśnie szczególnie z tych względów przestrzegać przepisy ruchu kołowego, szybkości jazdy, i odległości między pojazdami, jeżeli ruch odbywa się w kolumnie. Zwracać uwagę na obsługę techniczną pojazdu mechanicznego i jego ochronę przez maskowanie, okopywanie itp.

Ćwiczenia zimowe muszą być zabezpieczone pod względem zaopatrzenia technicznego. Nie może być takiego wypadku aby z powodu braku jakiejś części zapasowej nie zostało wykonane zadanie, zerwane ćwiczenie.

Oficerowie służby samochodowej muszą wszystko przewidzieć, swój pododdział zaopatrzyć we wszystko co jest niezbędne. W czasie ćwiczeń zimowych należy również wzmóc pracę partyjno-polityczną. Muszą pracować agitatorzy, musi być mobilizowany aktyw żołnierski, aby pomóc dowództwu przeprowadzić ćwiczenia na odpowiednim poziomie. Każdy żołnierz kierowca w czasie ćwiczeń musi wykazać, że jest prawdziwym patriotą swojej Ludowej Ojczyzny. Musi wykazać, że gotów nie szczędzić sił do wykonania obowiązków służbowych.



Równolegle z rozwojem motoryzacji oraz rozbudową przemysłu wzrasta stale zapotrzebowanie na paliwa płynne i gazowe. Przemysł naftowy jest niemal wyłącznym dostawcą paliw płynnych i smarów mineralnych, bez których nie można sobie wyobrazić istnienia i rozwoju nowoczesnej techniki.

Plan 6-letni przewiduje radykalną rozbudowę i unowocześnienie metod produkcji przemysłu naftowego w Polsce. Do roku 1955 zlikwidujemy ostatecznie zaniedbania kapitalistycznej gospodarki przedwrześniowej, gdy w Polsce rządziły obce trusty i towarzystwa naftowe.

Głównym założeniem kopalnictwa naftowego w okresie Planu 6-letniego jest wydobycie jak największej ilości ropy oraz zapewnienie środków transportu w celu dostarczenia jej do rafinerii.

Drugim nie mniej ważnym zadaniem gospodarki naftowej w tym okresie, jest ścisłe związanie instytucji naukowo-badawczych z produkcją, oraz nowoczesną techniką Związku Radzieckiego. Powstaną nowe akademie i szkoły, gdzie kształcić się będą kadry fachowców-nafciarzy, których dotkliwy brak odczuwamy obecnie.

Związek Radziecki dostarczy polskiemu przemysłowi naftowemu nowoczesnych urządzeń kopalnianych, wiertniczych oraz kompletnych urządzeń koniecznych do procesów rafineryjnych, co przyczyni się do wzmożenia tempa produkcji, oraz podniesienia jakości paliwa do naszych samochodów.

W roku 1955 ogólne zapotrzebowanie na paliwa płynne wyniesie kilkakrotnie więcej niż w pierwszych latach sześciolatki. Ten kolosalny rozwój i zapotrzebowanie na materiały pędne stworzy konieczność prowadzenia badań geologicznych w celu eksploatacji nowych dotychczas nieznanych złóż naftowych. Na Polskim Podkarpaciu wyrosną nowe wieże wiertnicze.

Szeroko zakrojona akcja wykrywania nowych źródeł naftowych, obejmie także te tereny, których w okresie przedwojennym nie eksploatowano z uwagi na małą wydajność.

Nafta w Polsce jest własnością narodu. Powstają nowe szyby wiertnicze, rafinerie i laboratoria, gdzie prowadzone są prace nad podniesieniem jakości produkowanych paliw, szczególnie nad podniesieniem liczby oktanowej benzyny. W okresie Planu 6-letniego wzrośnie 3-krotnie liczba składów i magazynów przemysłu naftowego. Centrala Produktów Naftowych uruchomi ponad 500 nowych stacji benzynowych na terenie całego kraju.

J. Kow.



OFENSYWA KTÓRA

PRZED siedmiu laty, w mroźny dzień 12-go stycznia 1945 roku potężny grzmot dział na przeszło 1200 kilometrowym froncie oznajmił światu rozpoczęcie nowej wielkiej ofensywy wyzwoleńczej Armii Radzieckiej, ofensywy, która miała definitywnie zadecydować o klęsce hitlerowskiego faszyzmu i przynieść wolność umęczonym ludom Europy. W ciągu trzech dni ruszył ogromny front ciągnący się od Bałtyku do Karpat, przy czym wzmogło się również tempo, natarcia na odcinku biegnącym dalej na południe. Ofensywę styczniową cechuje dalszy wzrost siły i doświadczenia Armii Radzieckiej, cechuje wielki rozmach.

Rozpoczęła się ona równocześnie na całej długości frontu strategicznego. Udział w niej wzięły już nie pojedyncze fronty, ale całe zespoły frontów: I, II, III front Białoruski, I, II, III, IV front Ukraiński, ofensywa tak potężnych armii na przeszło dwa tysiące liczącym odcinku frontu była bez precedensu w dotychczasowej historii wojen.

Ofensywa styczniowa mogła być zorganizowana w tak wielkiej skali z jednej strony dzięki temu, że Armia Radziecka kierując się genialną Stalinowską Nauką Wojenną rozgromiła wojska nieprzyjacielskie na własnym terytorium, z drugiej zaś ekonomiczna baza Związku Radzieckiego, która mogła powstać i rozwinąć się jedynie w ustroju socjalistycznym, umożliwiła Armii Radzieckiej osiągnięcie pokaźnej przewagi w technice i uzbrojeniu nad wrogiem. Ofensywa styczniowa 1945 r. była realizacją historycznego zadania ostatecznego rozbicia hitleryzmu w jak najkrótszym czasie, za pomocą gwałtownego natarcia na całej szerokości frontu postawionego przez Generalissimusa Stalina w rozkazie z dnia 7 listopada 1944 r.

WYSOKI kunszt bojowy osiągnięty przez Armię Radziecką w toku dotychczasowych walk, ścisłe współdziałanie ze sobą wszystkich rodzajów broni, bohaterska praca radzieckiego zaplecza, zaopatrującego wojska bez przerwy w najdoskonalsze uzbrojenie, amunicję i żywność, sprawiła, że Armia Radziecka na początku 1945 roku posiadała wszystko, co było konieczne do wypełnienia zadania — „bicia hitlerowskiego zwierza w jego własnym legowisku".

Dowództwo hitlerowskie skoncentrowało swe główne siły, liczące ponad 150 dywizji, na odcinku między morzem Bałtyckim, a Karpatami. Było to spowodowane faktem, że ten odcinek frontu decydował o możliwości prowadzenia dalszej wojny przez Niemców. Przezeń właśnie przebiegały najbliższe drogi do centralnych rejonów Niemiec i ich stolicy Berlina. Nic więc dziwnego, że na tym obszarze hitlerowcy skoncentrowali swe główne siły i rozbudowali silne umocnienia obronne, zwłaszcza w Prusach Wschodnich oraz na kierunku Warszawa — Berlin, gdzie posiadali siedem pasów obronnych, z których najpotężniejszymi były pas nadwiślański i Wał Pomorski.

Dowództwo hitlerowskie przygotowywało walkę obronną nie tylko pod względem technicznym, starało się także zmobilizować swe niezbyt już mężne i chętnie bijące się wojsko, do oczekujących je walk. Gdy zawiodła metoda goebelsowskiej kłamliwej propagandy zmuszano do wytrzymałości i wytrwałości żołnierzy przez użycie gróźb.

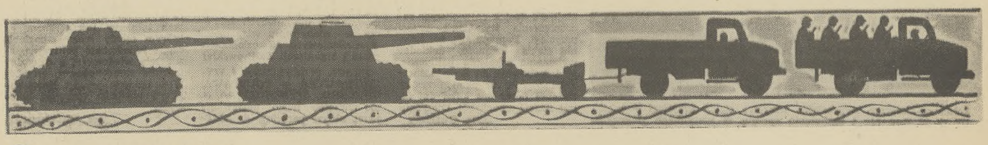
Hitlerowi wydawało się, że będzie mógł ze swymi wrogami — państwami zachodnimi zawrzeć odrębny pokój i wykorzystać całość swych sił do walki ze Związkiem Radzieckim. Koła rządzące St. Zjednoczonych i Anglii, mimo, iż właściwie dogadzało im takie rozwiązanie problemu, nie mogły pójść, otwarcie na zdradę ZSRR przed zakończeniem wojny, ze względu na obawę przed własnym narodem.

Hitlerowskie dowództwo usiłowało zmusić Anglików i Amerykanów do rozpoczęcia pertraktacji pokojowych przez ofensywę w Ardenach w grudniu 1944 r. Hitlerowcy nie mogli jednak zrealizować swych planów, mimo że ofensywa Ardeńska postawiła wojska anglo-amerykańskie w sytuacji bardzo poważnej. Szybkie rozpoczęcie ofensywy radzieckiej na froncie wschodnim, spowodowanej błagalną prośbą Anglii i St. Zjednoczonych zmusiło sztab niemiecki do przerzucenia wojsk hitlerowskich z frontu zachodniego i skierowania ich na pomoc zagrożonemu frontowi wschodniemu. Tak więc plany polityczno-wojskowe Hitlera poniosły jeszcze jedno, zupełne fiasko.

CEL ofensywy radzieckiej był podwójny; miała ona za zadanie zniszczenie potężnego ugrupowania hitlerowskiego w Prusach Wschodnich oraz pozbawienie dowództwa hitlerowskiego możliwości rozwinięcia działań zaczepnych w kierunku wojsk radzieckich działających z nad Wisły. Zadanie realizowały wojska 2 i 3 Frontu Białoruskiego. Zdruzgotanie obrony niemieckiej między Wisłą a Odrą oraz uchwycenie przyczółków na zachodnim brzegu Odry i przygotowanie ich do rozwinięcia dalszych operacji w kierunku berlińskim, wyzwolenie Śląska powierzono wojskom Frontu Ukraińskiego.

Plan tej gigantycznej ofensywy, opracowany pod bezpośrednim kierownictwem Generalissimusa Stalina stwarzał wszelkie możliwości równoczesnego działania i współdziałania ze sobą kilkunastu frontów. To współdziałanie Frontów zapewniło uzyskanie sukcesów.

Mimo zaciekłego oporu wojsk hitlerowskich broniących silnie umocnionego obszaru Prus Wschodnich wojska 2 i 3 Frontu Białoruskiego przy ścisłym wzajemnym współdziałaniu potrafiły w krótkim czasie przełamać cały front obrony hitlerowców. Operacja wschodnio-pruska jest ciekawym przykładem manewru na polu walki nie tylko jednostkami szybkimi, ale również dużymi związkami taktycznymi w celu wykorzystania i rozwi-



Żołnierze – KIEROWCY w ZIMIE

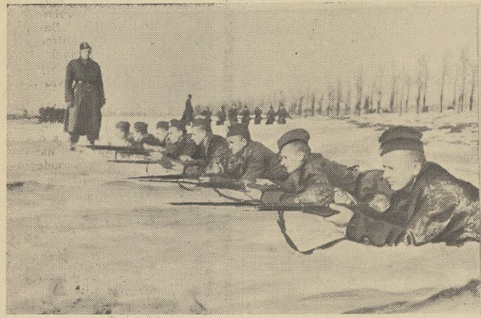


Było jeszcze zupełnie ciemno, kiedy sierż. Bryja zameldował d-cy pododdziału gotowość swego plutonu do wymarszu.

Niezdecydowana pogoda, przewalające się w górze kłębiaste chmury, dzwoniące w koszarowych oknach szyby oraz miotane wiatrem brezentowe okrycia Starów — wszystko to wróżyło dzień śnieżny i niepewny.

Zgrzyt rozruszników uruchamianych od czoła kolumny Starów, krótkie rozkazy d-cy mieszały się z wyciem wiatru, który z każdą chwilą przybierał na sile. Już dobrze świtało kiedy wąż samochodów wypełzł żółwim tempem z zabudowań koszarowych i skierował się do nikomu nieznanego celu.

Domyślano się jedynie, że chodzi prawdopodobnie o sprawdzenie poziomu gotowości bojowej jednostki.



Honorem i ambicją młodych kierowców i specjalistów służby samochodowej jest stać się pełnowartościowymi żołnierzami Ludowego Wojska Polskiego.

Żołnierze kierowcy i specjaliści rozumieją, że kierowca wojskowy musi być w pierwszym rzędzie doskonale wyszkolonym żołnierzem, że musi umieć niezawodnie posługiwać się naszą wspaniałą bronią. Umieć zniszczyć wroga, który poważył by się napaść na naszą Ojczyznę celnym strzałem oto podstawa umiejętności żołnierza i kierowcy.

Na kursach szkoleniowych obok zdobywania wiedzy politycznej i fachowej, która pozwoli im niezawodnie posługiwać się samochodem, młodzi żołnierze służby samochodowej z pełnym zapałem ćwiczą się w strzelaniu.

Na zdjęciu widzicie właśnie młodych żołnierzy jednego z kursu kierowców, gdy pod troskliwym okiem przełożonych zdobywają trudną sztukę celnego strzelania.

Od czoła, gdzie w Gaziku jechał d-ca kolumny podano znak „zwiększyć szybkość". Niemal jednocześnie wskazówki szybkościomierzy samochodów drgnęły z „trzydziestki piątki" i płynnie doszły do cyfry 45 km/godz.

Po półgodzinnej jeździe z szosy skręcono w las. Zaczęły się wertepy. Rozmokła zimowymi opadami droga leśna była trudna do pokonania. Wystające korzenie drzew zmuszały kierowców do wielkiej uwagi. Na dany znak kolumna stanęła na dużej polanie leśnej. Śnieg zaczął padać na dobre.

Rozstawiono posterunki wartownicze przy samochodach i drużynami odmaszerowano na pobliską strzelnicę.

W milczeniu zajmowano stanowiska ogniowe. Cel niespodziewanego wyjazdu został wyjaśniony.

Pododdział samochodowy wypełnić musi ćwiczenia z wyszkolenia strzeleckiego. Pogoda pogarszała się z każdą chwilą. Widoczność ze stanowisk ogniowych odległych o kilkadziesiąt metrów tarcz, była coraz słabsza, lecz mimo błota i niesprzyjających warunków atmosferycznych ćwiczenia strzeleckie przebiegały nadzwyczaj sprawnie. Od czasu do czasu rozlegała się krótka komenda „ładuj broń", lub „ognia". Drużyna za drużyną oddawała wymagane regulaminem strzały. Wyniki w strzelaniu były zadawalniające.

Rozpogodziło się zupełnie, kiedy pododdział ze śpiewem wracał do garnizonu. Wszyscy zadowoleni byli z dobrze spełnionego obowiązku, zadowoleni z dobrych wyników w strzelaniu.

*

Nazajutrz w rozkazie dziennym jednostki wymieniono pluton sierż. Bryji jako najlepszy, który otrzymał za wzorowe wykonanie ćwiczeń strzeleckich ocenę bardzo dobrą.

J. Kow.

trybuna PRZODOWNIKÓW





Ogniomistrz Alojzy Grining ma swój wolny czas ograniczony niemal do minimum. Musi przecież, powierzonych sobie żołnierzy — kierowców, przygotować należycie z okazji przysięgi wojskowej do pełnienia obowiązków żołnierskich. Sumiennie pracuje więc nad szkoleniem młodych żołnierzy, dba o podnoszenie ich poziomu politycznego i fachowego. Każdą wolną chwilę poświęca kierowcom swego pododdziału do przygotowania ich do wyjazdu na zimowy poligon, a ponieważ jest starym doświadczonym podoficerem, jego uwagi i praktyka z minionych poligonów zimowych są niezwykle cennymi wskazówkami dla młodych kierowców.



Kanonier Edward Zwoliński zdaje sobie sprawę z tego, że jego samochód nie może mieć żadnego defektu i dlatego nigdy go nie zawodzi. Kan. Zwoliński jest członkiem ZMP i zarazem agitatorem swego pododdziału i kierowcą godnym naśladowania. Jego ZIS jest zawsze sprawny i gotowy do wyjazdu w każdej chwili. Bierze on czynny udział w pomaganiu w szkoleniu młodszym kolegom — kierowcom. Na ostatnim zebraniu ZMP kan. E. Zwoliński zobowiązał się „przejeździć" okres poligonu zimowego bez najdrobniejszej nawet naprawy. Zobowiązanie to powinno zachęcić innych żołnierzy-kierowców do naśladowania kan. Zwolińskiego.



Kanonier Władysław Głuszek jest kierowcą ciągnika artyleryjskiego. Czytając fachową prasę radziecką i biorąc przykład z wzorowych kierowców Armii Radzieckiej wie, że utrzymanie sprzętu w gotowości bojowej jest naczelnym zadaniem dobrego żołnierza. Zdaje on sobie w zupełności sprawę z tego, że od sprawności technicznej jego ciągnika zależeć będzie wykonanie zadań stojących przed działonem w czasie strzelań zimowych. Twierdzi, że swych kolegów artylerzystów nie zawiedzie.

PRZYNIOSŁA NAM WOLNOŚĆ

nięcia powodzenia. Poza tym na szczególną uwagę zasługuje tu jedna z charakterystycznych metod radzieckiej sztuki wojennej, a mianowicie: — niszczenie nieprzyjaciela częściami. Skomplikowane działanie I frontu Białoruskiego, który przy współpracy z I frontem Ukraińskim miał za zadanie przełamać silną linię obronną nieprzyjaciela na przestrzeni Wisła — Odra i wyjść na przedpole Berlina — zostało rozwiązane.

WIELKA batalia o wyjście na przedpola Berlina rozpoczęła się atakiem na Warszawę wojsk radzieckich i polskich, dowodzonych przez Wielkiego Dowódcę Szkoły Stalinowskiej Marszałka Konstantego Rokossowskiego.

Natarcie radzieckie rozpoczęło się zgodnie z planem 14 stycznia 1945 r. Potężne przygotowanie artyleryjskie, jakim zostało ono poprzedzone, sięgające na całą taktyczną głębokość obrony nieprzyjaciela sparaliżowało obronę hitlerowców. Straty wojsk niemieckich liczyły około 50—70% tak, że często oddziały praktycznie przestawały istnieć. Uderzenie wojsk radzieckich i polskich było tak silne, że jednostki nieprzyjaciela, broniące się na lewym brzegu Wisły, nie zdołały już nigdzie zorganizować jakiegokolwiek silniejszego oporu. Wprawdzie na drugi dzień dowództwo hitlerowskie próbowało jeszcze organizować przeciwuderzenia i obronę, ale mimo rozpaczliwych wysiłków nie zdołało opanować sytuacji. W ogniu ciężkich walk opór niemiecki nad Wisłą został ostatecznie przełamany na froncie szerokości 120 km, a oddziały radzieckie posunęły się o 30—50 km. naprzód.

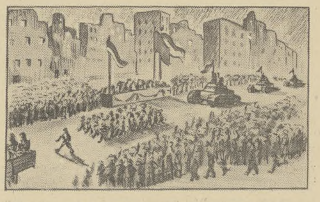
Szybkie przełamanie obrony nieprzyjaciela naprzeciw przedmieści, a zwłaszcza włamanie się na północny-zachód od przedmieścia Warka wojsk generała Biełowa, które 16 stycznia zdobyły Grójec, a 17-go Błędów, Mszczonów i Żyrardów stworzyło sprzyjające warunki manewru, który miał na celu wyzwolenie Warszawy.

Dowództwo hitlerowskie uważało Warszawę za „bastion" swej obrony na Wiśle. Dlatego też lewobrzeżna Warszawa była stopniowo umacniana od samego początku wojny. Niemcy popełnili jednak poważny błąd. Rozbudowując urządzenia obronne, szykując system bunkrów żelazobetonowych i betonowych oraz sieć fortyfikacji charakteru polowego liczyli się z tym, że Armia Radziecka podejmie czołowe uderzenia na Warszawę i że ten silnie ufortyfikowany rejon stanie się trudny do zdobycia, a oddziały radzieckie będą zatrzymane i następnie odparte za pomocą odwodów taktycznych. Stało się jednak inaczej. Warszawa, której wyzwolenie poruczono 1 Armii Wojska Polskiego, walczącej w składzie I Frontu Białoruskiego, dzięki działaniom oskrzydlającym, została szybko zdobyta i oczyszczona z wojsk nieprzyjacielskich.

Wieczorem 17 stycznia 1945 r. Warszawa była wolna. Rozkaz Generalissimusa Stalina obwieścił światu wyzwolenie stolicy Polski przez Armię Radziecką i walczącą u jej boku I Armię Wojska Polskiego, a murami Moskwy wstrząsnęły 24 salwy artyleryjskie z 324 dział, którymi stolica państwa radzieckiego salutowała wyzwolicieli Warszawy.

Tak więc w wyniku czterodniowych walk, dzięki dokładnemu i szybkiemu wykonaniu Planu stalinowskiego, wojska I Frontu Białoruskiego w którego składzie na odcinku warszawskim działała I Armia Wojska Polskiego, przełamały potężne umocnienia obronne nad Wisłą, zniszczyły warszawskie ugrupowanie hitlerowców i oswobodziły Warszawę, zniszczoną barbarzyńsko przez faszystowskiego okupanta przy współpomocy antynarodowej i antyradzieckiej reakcji Mikołajczyków, Borów-Komorowskich i innych niedobitków sanacyjnej Polski.

Zdobycie Warszawy i zdruzgotanie umocnionego pasa nadwiślańskiego miało znaczenie decydujące w ofensywie styczniowej. Wojska hitlerowskie nie nadawały się już do obrony następnych linii, zaś odwody ściągane pośpiesznie z Europy Zachodniej i innych odcinków frontu uległy rozbiciu w marszu przez szybkie jednostki armii radzieckiej. 1 lutego 1945 r. wojska I Frontu Białoruskiego osiągnęły Odrę sforsowały ją w marszu w rejonie Kostrzynia. W ciągu 18-dniowej operacji Wojska Radzieckie I Frontu Białoruskiego dokonały wyłomu na kierunku berlińskim na głębokość 600 km. i znalazły się w odległości 60 km. od stolicy Niemiec.



„W ciągu 40-dniowej ofensywy w styczniu i lutym 1945 r wojska nasze przepędziły Niemców z 300 miast, zdobyły blisko sto fabryk wojskowych, produkujących czołgi, samoloty, uzbrojenie i amunicję, zajęły przeszło 2400 stacji kolejowych i opanowały około 15 tys. kilometrów sieci kolejowej. W ciągu tego krótkiego czasu Niemcy straciły przeszło 350 tys żołnierzy i oficerów wziętych do niewoli i co najmniej 800 tys. zabitych. W ciągu tegoż czasu Armia Czerwona zniszczyła i zdobyła około 3000 niemieckich samolotów, przeszło 4500 czołgów i dział gąsienicowych i co najmniej 12000 dział" (Stalin. O Wielkiej Wojnie Narodowej Związku Radzieckiego Wyd. „Prasa Wojskowa" 1949 r., str. 172).

DLA narodu polskiego i naszego Ludowego Wojska ofensywa styczniowa 1945 r. ma historyczne i doniosłe znaczenie. Ofensywa ta, dzięki rozwinięciu błyskawicznego tempa, ocaliła najważniejsze ośrodki przemysłowe Polski — Łódź i Zagłębie Śląsko-Dąbrowskie, które okupant miał zamiar zniszczyć przy wycofywaniu się. Ofensywa ta wyzwoliła i przywróciła nam nasze prastare ziemie piastowskie, otworzyła szeroki dostęp do morza i wyzwoliła naród polski spod okupacji hitlerowskiej.

Zwycięstwo Armii Radzieckiej przekreśliło ostatecznie złudne nadzieje rodzimej i międzynarodowej reakcji na przywrócenie panowania w Polsce rządów obszarniczo-kapitalistycznych, zlikwidowało możliwości interwencji skierowanej przeciwko masom pracującym Polski ze strony grabieżczego imperializmu anglo-amerykańskiego.



Kierowca ZWIADU ARTYLERII



Słowo „teren" nie jest obce żadnemu żołnierzowi, a szczególnie nam kierowcom wojskowym. Mamy z nim stały kontakt, czy to w czasie szkolenia garnizonowego, gdy staramy się rozgryźć jego tajniki „ukryte" na kolorowym arkuszu mapy, czy też w czasie ćwiczeń polowych, gdy ułatwia nam on lub utrudnia wykonanie zadania ćwiczebnego. Powierzchnia ziemi wraz z pokrywającymi ją lasami, zabudowaniami i naturalnymi przeszkodami jest przyjaciółką żołnierza. Ona to bowiem pozwala ukryć się przed ogniem nieprzyjaciela piechurowi, osłonić i zamaskować nasze stanowiska ogniowe, uczynić z rzek i wzgórz umocnione punkty obrony. Toteż każdy żołnierz, niezależnie od tego w jakiej broni służy w pierwszym rzędzie, musi umieć orientować się w terenie, znać korzyści jakie mu on przynosi i umieć je wykorzystać.

Szczególnie ważne znaczenie posiada dokładne rozpoznanie terenu dla zmotoryzowanej jednostki artylerii. Wpływają na to następujące okoliczności:

konieczność skrytego zajęcia stanowiska ogniowego, często w bezpośredniej bliskości nieprzyjaciela,

częste oderwanie od dróg bitych i marsz na przełaj przez teren i drogami polnymi.

Zapoznajmy się więc obecnie z poszczególnymi rodzajami terenu i korzyściami oraz utrudnieniami jakie posiadają one dla działania jednostki o samochodowych środkach ciągu.

Teren otwarty.

Teren otwarty i mało poprzecinany jest bardzo dogodny do ruchu jednostek artylerii zmotoryzowanej. W terenie takim możliwe jest nie tylko posuwanie się drogami o bitej nawierzchni lecz również drogami polnymi, a nawet naprzełaj. Fakt ten spowodowany jest brakiem naturalnych przeszkód, które mogłyby utrudnić nam jazdę.

Ważnym jest również, że warunki pogody jak deszcze czy też opady śnieżne w terenie otwartym posiadają mniejszy wpływ na zmianę nawierzchni tak dróg jak i gruntu niż w innego rodzaju terenie.

Oprócz poważnych zalet, z którymi zapoznaliśmy się przed chwilą, teren otwarty posiada jednak równocześnie wiele niedogodności.

Główną niedogodność terenu otwartego stanowi trudność ukrycia wykonywanego manewru przed lotniczą i naziemną obserwacją n-pla, brak dogodnych i ukrytych miejsc na rejony wyczekiwania itp.

Z tych względów ruch artylerii zmotoryzowanej w terenie otwartym winien odbywać się w miarę możności w nocy. Równocześnie pamiętać musimy, że właśnie ze względu na niekorzystne warunki naturalnego maskowania i ochrony przed ogniem n-pla w terenie tego rodzaju należy szczególnie dobrze maskować samochody tak w marszu jak i na postoju oraz okopywać je celem ochrony od pocisków i bomb lotniczych. Maskowanie samochodów w terenie otwartym gałęziami jest błędem ponieważ ułatwia n-plowi obserwację. Najwłaściwiej jest malować wozy na kolor ochronny.

Teren pagórkowaty.

Dogodne warunki ukrycia własnego manewru przed naziemną obserwacją nieprzyjaciela, skrytego zajęcia SO w pobliżu wroga oraz zabezpieczenie sprzętu przed rażeniem ogniem stwarza teren pagórkowaty i poprzecinany. Parowy i jary pozwalają posuwać się bez obawy rażenia ogniem i obserwacji naziemnej, pagórki szczególnie zalesione od strony n-pla stanowią dogodne naturalne zamaskowanie.

Niedogodność terenu pagórkowatego i poprzecinanego stanowią wjazdy i zjazdy z pagórków oraz znaczna przeważnie ilość zakrętów na drogach w tego rodzaju terenie powodujących zmniejszenie średniej szybkości marszu.

W terenie pagórkowatym i poprzecinanym częstsze są również pod wpływem warunków klimatycznych innego rodzaju przeszkody jak: zaspy śnieżne, odcinki błotniste w miejscach niżej położonych itp.

Marsz w terenie pagórkowatym i poprzecinanym związany jest stosunkowo ściśle z drogami. Jazda na przełaj szczególnie w zimie i na jesieni jest trudna, wymaga bardzo dokładnego rozpoznania oraz częstych objazdów przeszkód naturalnych.

Teren bagnisty i błotnisty.

Główną zaletą terenu lesistego dla jednostek zmotoryzowanej artylerii jest doskonałe ukrycie przed obserwacją lotniczą i naziemną nieprzyjaciela. Z drugiej strony teren lesisty w znacznie jeszcze większym stopniu niż teren pagórkowaty i poprzecinany wiąże działanie artylerii zmotoryzowanej z siecią dróg ponieważ poruszanie się w lesie naprzełaj jest niemożliwe. Dalszą niedogodnością terenu lesistego jest szczególnie w okresie jesieni i wiosny fakt, że drogi leśne długo zachowują wilgoć wywołując tym buksowanie kół i zapadanie się samochodów. W okresie zimy drogi leśne, szczególnie na polach pokryte są głębokimi warstwami śniegu.

Działanie w terenie lesistym w bezpośredniej bliskości n-pla wymaga stałego pogotowia bojowego, ze względu na łatwość zaskoczenia, ze strony zaś kierowców umiejętności wykonywania zajazdów i zwrotów na ograniczonej przestrzeni.

Zamarznięte rzeki i jeziora.

Zima umożliwia artylerii zmotoryzowanej przekroczenie zamarzniętych przeszkód naturalnych. Każda przeprawa po lodzie musi być jednak bardzo dokładnie rozpoznana w przeciwnym bowiem wypadku grozi załamanie się lodu i utonięcie samochodu wraz z działem.

Jakim warunkom winna odpowiadać przeprawa?

W pierwszym rzędzie winna ona znajdować się w miarę możności w miejscu brodu. Rejony stanowisk wyjścia do przeprawy winny posiadać naturalne warunki maskowania, dogodne zjazdy na lód i podjazdy nie wymagające wykonywania ostrych skrętów przez samochód.

Grubość lodu badać należy na całej szerokości przeprawy kopiąc co 3 m przerębel i zwracając uwagę by lód nie był popękany.

BOJOWE PRZEGRUPOWANIE BATERII

Przesunięcie ugrupowania bojowego baterii ma na celu zapewnienia wsparcia ogniowego w czasie walki piechoty, gdy ta posunęła się do przodu za cofającym nieprzyjacielem.

W sytuacji bojowej tego rodzaju przesunięcie odbywa się najczęściej na odległości od 5 — 10 km. Charakterystyczną cechą przesunięcia ugrupowania bojowego baterii jest to, że odbywa się ona bardzo często nie po drodze, lecz naprzełaj, przez teren. Niejednokrotnie wiąże się to z koniecznością pokonywania bardzo trudnych odcinków terenu, rowów, koniecznością przejazdu przez doraźnie zabudowane kładki, mostki itp.

Drugą cechą szczególną jest fakt, że przy zbliżaniu się do nowego stanowiska ogniowego trasa marszu baterii znaleźć się może pod obstrzałem nieprzyjaciela z jego drugiej lub trzeciej pozycji.

Ze specyfiki marszu podczas przesunięcia ugrupowania bojowego artylerii wypływa szereg wskazówek dla kierowcy artylerzysty.

W pierwszym rzędzie pamiętać musimy, że w takim wypadku przesadne maskowanie samochodu gałęziami jest niewłaściwe, a nawet szkodliwe, ponieważ przy zbliżeniu się do n-pla tego rodzaju „ruchome krzaki" stanowiłyby jeszcze łatwiejszy cel dla nieprzyjaciela.

W czasie marszu, podczas którego wyniknąć mogą liczne postoje na skutek przeszkód terenowych (konieczność zasypania rowu, położenia mostka itp.) musimy zwracać szczególną uwagę na zachowanie właściwych odległości w czasie zatrzymania. Jakiekolwiek zbicie się w „kupę" jest w bliskości n-pla szczególnie niebezpieczne. Samochody winniśmy zatrzymywać w takim wypadku w odległości 20 — 30 mtr. jeden od drugiego.

Fakt, że przesunięcie ugrupowania bojowego artylerii ma miejsce w bliskości n-pla, oraz odbywa się także wtedy, gdy nie wszystkie jego ośrodki ogniowe broni maszynowej i stanowiska ogniowe artylerii są zniszczone powoduje, że obowiązkiem kierowcy jest dołożyć wszelkich starań, by zabezpieczyć dojazd baterii do nowego stanowiska ogniowego.

Środkiem, który prowadzi do powyższego celu jest umiejętność wykorzystywania fałd terenu oraz innych odcinków skrytych przed obserwacją i obstrzałem przeciwnika.

Szczególnie trudna jest zmiana ugrupowania bojowego baterii w nocy lub podczas mgły, śnieżycy itp. które znacznie zmniejszają widoczność. W tego rodzaju sytuacji, oprócz, rzecz jasna, doskonałego opanowania umiejętności jazdy w terenie z działem na holu, bardzo ważną rolę odgrywa znajomość sygnalizacji.

Szereg nagłych przeszkód terenowych, o których dowiadujemy się jedynie z sygnału podanego przez obsługę działa holowanego przez poprzedni samochód mogą przy niedostatecznej znajomości sygnałów spowodować wypadek, ugrzęźnięcie samochodu i działa itp.

Jak widzimy z powyższego, zmiana ugrupowania bojowego baterii, będąca jednym z najczęstszych manewrów artylerii, wymaga od kierowcy szeregu umiejętności. Nabyć ją i całkowicie opanować jest naszym zadaniem podczas codziennych ćwiczeń szkoleniowych.

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

ZAJAZD BATERII NA STANOWISKO W BOJU SPOTKANIOWYM

Maszerująca kolumna artylerii zmotoryzowanej musi być zawsze przygotowana do odparcia niespodziewanego ataku nieprzyjaciela, przeprowadzanego najczęściej za pomocą czołgów.

W wypadku nagłego zaatakowania bateria przyjmuje wówczas ugrupowanie do samoobrony wykonując odpowiedniego rodzaju zajazd w zależności od warunków terenowych i rodzaju sytuacji bojowej.

Stanowisko ogniowe zajęte przy ugrupowaniu baterii do samoobrony jest najczęściej stanowiskiem odkrytym do strzelania na wprost w obliczu nieprzyjaciela.

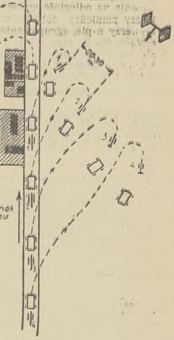
Do ugrupowania do samoobrony przechodzimy na sygnały np. „Uwaga" — „alarm" i rozkazy „Czołgi z przodu na prawo — do odczepienia wprzód — na prawo — marsz".

Działony zajeżdżają wówczas na stanowiska z jak największą szybkością i tak aby po zatrzymaniu lufa działa skierowana była na cel. Po odczepieniu dział samochody odjeżdżają od nich na odległość kilkunastu metrów i pozostają gotowe w każdej chwili do zaczepienia i odjazdu. Kierowcy pozostają przy kierownicach i cały czas utrzymują łączność wzrokową z działem.

Poniżej podajemy przykład zajęcia ugrupowania bojowego do samoobrony.

Na rysunku widzimy sytuację w której z powodu warunków terenowych zajazd dział do odczepienia możliwy jest jedynie po prawej stronie osi marszu.

W okresie zbliżających się ćwiczeń kierowcy artylerzyści winni ze szczególną energią szkolić się w wykonywaniu zajazdów. Wymagają one bowiem nie tylko dużej bystrości lecz również umiejętności manewrowania z działem na holu na ograniczonej przestrzeni, oraz pokonywania przeszkód terenowych jak rowy znajdujące się z boku drogi itp.





Maskowanie samochodów i dział gałęziami podczas zajazdu na SO w terenie otwartym, w bliskości nieprzyjaciela jest błędem. Ułatwia ono jedynie obserwatorom n-pla rozpoznać kolumnę i zniszczyć ją ogniem artylerii.



Najwłaściwszy sposób ukrycia ruchu kolumny i ochronienia jej od obserwacji i zniszczenia, skrytego podejścia do nieprzyjaciela to wykorzystywanie maskujących i chroniących właściwości terenu. Kierowco-artylerzysto przy marszu na nowe SO wykorzystuj jary, pagórki itp.



W trudnych zimowych warunkach widoczność z samochodu jest bardzo ograniczona. Pod śniegiem kryją się często liczne pułapki jak jamy, kamienie itp. Wiele przeszkód zobaczymy dopiero w ostatniej chwili. W tej sytuacji niezachowanie właściwych odległości prowadzi do katastrofy.



Doświadczeni kierowcy mimo, że w ich polu widzenia nie ma żadnych przeszkód, że poprzednie samochody przebyły już drogę bez niespodzianek zawsze zachowują właściwe odległości. Kierowco-artylerzysto zachowanie przepisowych odległości chroni cię przed katastrofą.

kpt. Z. Wilamowski

ŻOŁNIERZ – MOTOCYKLISTA w zimie



W nowoczesnej armii samochód i motocykl zastąpił już niemal całkowicie konia. Szybkie jednostki motocyklistów przy wsparciu innych broni, a szczególnie samochodów pancernych, czołgów i pododdziałów moździerzy spełniają szereg ważnych zadań bojowych jak:

- rozpoznanie,
- ubezpieczenie,
- pościg wraz z jedn. pancernymi za rozbitym n-plem.,
- samodzielne działanie na głębokim zapleczu n-pla.

Właściwościami, które umożliwiają żołnierzom - motocyklistom wykonanie tak poważnych zadań są następujące czynniki:

- szybkość motocykli i możliwość dobrej obserwacji,
- łatwość maskowania motocykli wynikająca z ich małej wysokości,
- możliwość prowadzenia ognia z broni maszynowej i ręcznej w ruchu,
- duża zwrotność (do 180°) i łatwość poruszania się w trudno dostępnym terenie i wynikająca stąd łatwość zaskoczenia n-pla.

Dla wypełnienia trudnych zadań stojących przed żołnierzami - motocyklistami i pełnego wykorzystania zalet motocykla nie wystarczy rzecz oczywista samo najlepsze nawet opanowanie umiejętności prowadzenia. Od żołnierza — kierowcy motocykla wymagany jest szereg umiejętności wojskowych. Należy do nich oprócz oczywiście doskonałej umiejętności jazdy w każdym terenie i w każdych warunkach klimatycznych umiejętność:

- orientacji na mapie i w terenie,
- rozróżnienie korzystnych i niekorzystnych warunków terenowych,
- wzorowe opanowanie wyszkolenia strzeleckiego,
- znajomość służby żołnierza-zwiadowcy.

Obecnie omówimy dokładnie sposób wykonywania zadania przez żołnierza - motocyklistę podczas rozpoznania, w zależności od sytuacji bojowej i warunków terenowych.

Przejazd przez osiedla

Motocyklista - zwiadowca podjeżdża ostrożnie na odległość wzrokową. Obserwuje czy pomiędzy zabudowaniami nie ma żołnierzy n-pla, zgrupowania samochodów, czołgów itp. Po obserwacji, w wypadku gdy nie ma n-pla, przejeżdża rejon osiedla, z ukrycia prowadzi obserwację i kontynuuje dalsze wykonanie zadań.

Przejazd przez las

Podjeżdżamy na odległość wzrokową do skraju lasu po czym z ukrycia obserwujemy przez lornetkę jego skraj. Gdy nie widać n-pla szybko przejeżdżamy las prowadząc obserwacje przed polanami. Na drugim końcu lasu zatrzymujemy się w ukryciu i prowadzimy dalszą obserwację.

Przebycie wzniesienia

Podjeżdżamy skrycie pod szczyt wzgórza rozpoznając uprzednio czy nie ma na nim n-pla. Z ukrycia, przed szczytem wzgórza, obserwujemy teren doliny i przeciwległych wzgórz poczym kontynuujemy zadanie.

Obserwacja patrolu i kolumn nieprzyjaciela w marszu

Gasimy silnik dając równocześnie znak do zatrzymania pozostałym motocyklistom patrolu. Z kolei ukrywamy motocykl i z pomocą lornetki prowadzimy obserwację dążąc do ustalenia siły n-pla, ilości pojazdów mechanicznych, dział itp. oraz kierunku marszu.

Gdy patrol lub kolumna n-pla zniknie wykonujemy dalej zadania.

Natknięcie się na zasadzkę nieprzyjaciela

W wypadku wykrycia zasadzki nieprzyjaciela, o ile ten nie zauważył naszej obecności, gasimy natychmiast silnik, ukrywamy motocykl i rozpoczynamy obserwację. Równocześnie z tymi czynnościami za pomocą umówionego znaku zawiadamiamy pozostałą część parku. Po przeprowadzeniu obserwacji podejmujemy decyzję (jeśli dowodzimy patrolem) w jaki sposób wyminąć n-pla i kontynuować zadanie.

W zależności od otrzymanego rozkazu, lub sytuacji możemy również zaatakować n-pla ogniem lub zjechać na boczną drogę i wykonywać dalej otrzymane zadanie.

Zetknięcie z motocyklistami nieprzyjaciela

Zatrzymujemy natychmiast motocykl (możliwie za pagórkiem lub innego rodzaju naturalną osłoną terenową) i otwieramy ogień meldując równocześnie umówionym znakiem d-cy.

Na podstawie kilku omówionych przykładów orientujemy się obecnie w sposobach działania motocyklistów - zwiadowców. Trudno jest opisać i przewidzieć różnorodne sytuacje bojowe w których może znaleźć się żołnierz - motocyklista. W każdej jednakże sytuacji pamiętać należy o następującym:

- zbyt wielka szybkość uniemożliwia dokładną obserwację.
- posuwając się środkiem drogi łatwo zdradza się swoją obecność,
- zbyt mała odległość między szperaczami stwarza niebezpieczeństwo jednoczesnego unieszkodliwienia obu szperaczy z zasadzki,
- zatrzymując się na środku drogi nie posiada się możliwości ukrycia, ani też zawrócenia motocyklem.

Oprócz sytuacji bojowej na działanie motocyklistów nie mniej poważny wpływ ma zima. Warunki zimowe zmuszają żołnierzy - motocyklistów do jeszcze baczniejszego zwrócenia uwagi na maskowanie oraz wybór właściwej drogi chroniącej przed ugrzęźnięciem. Oprócz tego rzecz jasna każdy żołnierz - motocyklista musi umieć wzorowo prowadzić swój pojazd w śniegu, mrozie i po lodzie. Wskazówki co do tego dają poniżej umieszczone 10 zasad jazdy motocyklem w zimie.

ROZPOZNAJĄC DROGĘ PAMIĘTAJ...

Drogi:

- Jaka jest szerokość drogi? Jeżeli jest mniejsza niż 4 m, na którym kilometrze marszruty znajdują się szerokie miejsca dogodne do mijania?
- Czy drogi są ograniczone kamieniami pomalowanymi na biało? (jazda w nocy).
- Na którym kilometrze marszruty istnieje dogodne zejście z drogi i możliwość ukrycia samochodu (lasy itp.).
- Które kilometry marszruty posiadają naturalne warunki maskowania (droga ukryta w lesie — w głębokim parowie lub jarze — osłonięta od strony nieprzyjaciela pagórkami).

Zakręty:

- Na którym kilometrze marszruty znajdują się ostre zakręty lub niebezpieczne łuki, trudne dla ruchu samochodów?
- Na którym kilometrze marszruty znajdują się niebezpieczne dla samochodów miejsca jak: głębokie zaspy śnieżne, leje od bomb i pocisków itp.

Nawierzchnia:

- Twarda (kostka, asfalt, szuter) czy też miękka (w danym wypadku jakie jest podłoże — gliniaste, piaszczyste itp).
- W jakim stopniu nawierzchnia jest zniszczona?

Wzniesienia:

- Jakie są wzniesienia na drodze ostre czy łagodne, na którym biegu można je przejechać?
- Czy są zakręty i jakie na wzniesieniach?

Mosty i przejazdy:

- Murowane czy drewniane, jaki mają rodzaj nawierzchni i jaką wytrzymałość?



10 ZASAD JAZDY MOTOCYKLEM W ZIMIE

JAZDA motocyklem w warunkach zimowych sprawia kierowcom więcej trudności, aniżeli w innej porze roku. Jest to zupełnie zrozumiałe. Śnieg, mróz, wiatr i gołoledź, a nade wszystko częściowo opóźniona reakcja z powodu grubego ubrania, często złej widoczności (zadymka śnieżna itp.) zwiększają w dużym stopniu współczynnik niebezpieczeństwa w ruchu, w porze zimowej.

Przypominamy Wam więc koledzy o zasadach, jakimi każdy kierowca — motocyklista powinien się kierować przy jeździe motocyklem w zimie:

1) Pamiętaj, że jezdnia bywa często oblodzona. Ma to miejsce zwłaszcza wtedy, gdy po deszczu lub odwilży chwyci mróz. Jedź zatem zawsze z taką szybkością, abyś w każdej sytuacji miał możność zatrzymania się bez użycia, lub z nieznacznym użyciem hamulca.

2) Przy gołoledzi nawet najlżejsze przyhamowanie może grozić upadkiem. Hamuj więc przede wszystkim zmianą biegów i to możliwie łagodnie. Jeśli różnica szybkości między biegami jest duża puszczaj sprzęgło bardzo powoli.

3) Jeśli zachodzi już konieczność użycia hamulca, to używaj jedynie tylnego. Nie należy pod żadnym warunkiem używać hamulca przedniego. Każde przyhamowanie przodem zmusi Cię, dzięki poślizgowi podłużnemu do „wyłożenia się“.

4) W konieczności hamowania tylnym kołem, rób to bardzo delikatnie. Naciskając lekko i puszczając kilkakrotnie hamulec masz pewność, że zatrzymasz się możliwie szybko nawet na lodzie.

5) Nie próbuj hamować na zakręcie. O przewrócenie wówczas bardzo łatwo.

6) Jeśli „wyskoczy“ Ci niespodziewana przeszkoda i widzisz, że z uwagi na śliską jezdnię nie zdążysz zahamować, połóż się raczej dobrowolnie. W ten sposób zabezpieczysz się przed ewentualnym złamaniem nogi, ręki czy nosa oraz przed rozbiciem twego motoru. Hamowanie w takich przypadkach jest niezwykle niebezpieczne i prowadzić może do kalectwa a nawet i do śmierci. Nie próbuj więc go stosować.

7) Gwałtowne przyśpieszanie w zimie jest conajmniej tak niebezpieczne, jak omawiane już hamowanie przodem. Nie jest to może groźne przy motocyklach małolitrażowych, ale przy większych pojemnościach i mocy, prowadzi często do przewrócenia się nawet w momencie ruszania.

8) Nie wlecz nóg po jezdni, bo niewiele Ci to pomoże. Możesz liczyć na skuteczność podpierania motocykla nogą jedynie do szybkości około 15 km na godzinę.

9) Szczególnie uważnym musisz być w czasie jazdy w śnieżycę i podczas mgły. Należy wówczas jechać bardzo wolno trzymając się prawej krawędzi szosy, czy ulicy, paląc światło zależnie od pory dnia i gęstości śniegu lub mgły — miejskie lub do mijania, nigdy szosowe.

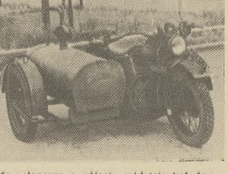
10) Zwróć również uwagę czy twoja lampka tylna (światło czerwone) funkcjonuje bez zarzutu. W okresie zimowym przy opadach śnieżnych i mgle jest ona nie mniej ważna niż reflektor.

Motocykl – cysterna

Zasadniczą cechą oddziałów motocyklistów, a zarazem ich wielką zaletą jest zdolność do wykonywania szybkich manewrów, do działania w oderwaniu od sił głównych np. na głębokim zapleczu wroga.

Rzecz jasna, że w takich warunkach szczególnego znaczenia nabiera sprawa zaopatrywania oddziału motocyklistów w środki niezbędne im do prowadzenia walki. Jednym z takim właśnie najniezbędniejszych środków są materiały pędne i smary. Każdy z nas zdaje sobie doskonale sprawę, że od ilości posiadanych materiałów pędnych zależeć będzie okres działania oddziału motocyklistów i możliwość dokonania głębokiego raidu na tyły nieprzyjaciela.

Nad rozwiązaniem tego ważnego problemu pomyśleli nasi koledzy racjonalizatorzy z Pomorskiego Okręgu Wojskowego... i zadanie rozwiązali na „piątkę“.



Na załączonym zdjęciu widzicie koledzy motocykl-cysternę, który zamiast przyczepki posiada beczkę na benzynę. Celem umożliwienia szybkiego zaopatrywania motocykli w paliwo racjonalizatorzy zainstalowali na motocyklu cysterne długi wąż i ręczną pompę. W ten sposób tankowanie odbywa się w każdych warunkach szybko i sprawnie.

Na zakończenie dodać należy, że prowadzenie cysterny-motocykla, szczególnie w trudnym terenie ze względu na „nieelastyczność“ tego „pasażera“ jest nieco bardziej skomplikowane. Motocykliści w okresie ćwiczeń winni więc zapoznać się dokładnie z prowadzeniem tego rodzaju praktycznego i niezbędnego pojazdu.

JAK UTRZYMAĆ ODLEGŁOŚĆ W KOLUMNIE?

ZDAWAŁOBY się, że utrzymanie właściwej odległości w kolumnie marszowej między samochodami nie powinno nastręczać kierowcom specjalnych trudności. Praktyka dowiodła jednak, zwłaszcza jeśli chodzi o kierowców młodszego rocznika, że zagadnienie powyższe nie wygląda tak prosto. Młodzi żołnierze „gubią“ bardzo często odległości między poszczególnymi pojazdami, co może stać się przyczyną zderzenia, zwłaszcza jeśli kolumna porusza się w nocy. Kierowcom niedoświadczonym, nie mającym jeszcze wyrobionego „oka“ umiejętność utrzymania odległości nie przychodzi łatwo.

W warunkach zimowych utrzymanie odległości napotyka na większe, aniżeli w lecie, trudności. Musimy przecież pamiętać o tym, że nie zawsze kolumna posuwa się szosą, czy drogą. Bardzo często trzeba zboczyć z głównego traktu, z powodu jakiejś nagłej przeszkody, obstrzału n-pla itp. Śnieg leżący na polu, a nawet i na szosie zasypuje wszelkiego rodzaju nierówności terenowe i może bardzo często wprowadzić w błąd kierowcę. W takich wypadkach utrzymanie należytej odległości między samochodami jest podstawowym środkiem uniknięcia katastrofy.

Konieczność umiejętnego manewrowania samochodem w kolumnie nabrała swej aktualności zwłaszcza teraz przed wyjazdem na obóz zimowy. Dlatego warto zastosować u siebie w jednostce pomysł sierż. Henryka Rudzkiego, który będąc przez kilka lat instruktorem nauki jazdy, ma w tym kierunku wiele doświadczenia.



Sierż. H. Rudzki zastosował przy nauczaniu utrzymywania odległości w kolumnie następujący ciekawy sposób.

Na szybie swego samochodu, nakleił czarny pierścień z papieru (rys. A) następnie w prostej linii przed swym samochodem, w odległości 30 m (rys. B) ustawił drugi samochód i na klapie skrzyni ładunkowej nakleił krążek z białego papieru, który powinien swą wielkością pasować idealnie do wewnętrznego obwodu pierścienia (rys. C).

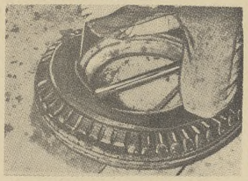
Teraz w czasie jazdy wystarczy tylko „rzucić“ wzrokiem na pierścień i krążek. Jeśli są ze sobą idealnie zgrane to znaczy, że utrzymujemy wskazaną odległość.

ppor. Kubiak Stefan

Mjr inż. F. Stawiszyński

KONSERWACJA OGUMIENIA — GWARANCJĄ BEZPIECZEŃSTWA JAZDY

Okres pracy ogumienia samochodu zależy nie tylko od gatunku, ale przede wszystkim od metod jego użytkowania. Nieprzestrzeganie norm obciążenia i ciśnienia powietrza w dętkach, usterki mechanizmów pojazdu, nieostrożna jazda na zakrętach, zanieczyszczenie opon smarami, niewłaściwe postępowanie przy zakładaniu ogumienia — oto przyczyny skracające wydatnie okres przebiegu opony.



Rys. 1. Zdejmowanie opony z obręczy. Głęboko osadzone stopki opony wgnieść kolanami po obu stronach zaworu dętki i podważyć oponę dwoma łyżkami.

Dlatego też prawidłowe użytkowanie ogumienia wymaga od kierowcy zachowania trzech zasadniczych warunków, a mianowicie:

1) troskliwego obchodzenia się z nim podczas jazdy,
2) odpowiedniej konserwacji na postojach,
3) przekazania go we właściwym czasie do naprawy.

Musimy sobie zdawać sprawę z faktu, że jazda na zniszczonej lub uszkodzonej oponie grozi nam stałym niebezpieczeństwem katastrofy. Jakimi środkami możemy więc przedłużyć okres użytkowania ogumienia? Winniśmy usuwać względnie unikać tych wszystkich przyczyn które ujemnie wpływają na trwałość opony.

Wśród tych przyczyn niepoślednią rolę gra obniżone ciśnienie w dętkach. Jak wskazuje statystyka, największe procentowo zużycie opon ma swe źródło w nieodpowiednim ciśnieniu powietrza w dętkach. Weźmy tylko pod uwagę, że przy ciśnieniu obniżonym o 50% w stosunku do przepisanego, przebieg opony zostaje skrócony o 75%, a zdamy sobie sprawę ze szkodliwości działania tego czynnika.

Obowiązkiem Twoim jest więc znać wielkość przepisowego ciśnienia w dętkach kół Twego samochodu i sprawdzać okresowo jego wielkość.

Jazda po złych drogach przy obniżonym ciśnieniu w dętkach może spowodować uszkodzenie osnowy opony. **W żadnym wypadku nie wolno jechać bez powietrza w dętkach** nawet na krótkie odległości, gdyż może to doprowadzić do całkowitego zniszczenia osnowy przez obręcz koła.

Znaczny wpływ na okres użytkowania opony ma szybkość jazdy. Wzrost temperatury ogumienia będący wynikiem zbyt szybkiej jazdy ujemnie wpływa na stan opon. Nadmierna szybkość na zakrętach może stać się ponadto przyczyną zerwania opony i katastrofy. Dlatego też na zakrętach należy zwalniać i to tym więcej, im bardziej ostry jest zakręt.

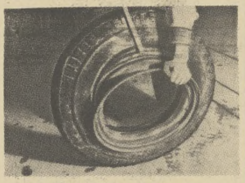
Do szkodliwych czynników wpływających silnie na zużywanie się opony należy zaliczyć niewłaściwe kąty ustawienia kół przednich, zakładanie na jedną oś opon o różnych wymiarach (skrzywienie płaszczyzny biegu opony w stosunku do drogi). oraz ostre hamowanie.

Niewłaściwie postępuje też kierowca zakładając na wspólną oś oponę nową ze znacznie zużytą. Przy zakładaniu kół bliźniaczych należy dobierać opony o możliwie jednakowym stopniu zużycia.

Gwałtowne hamowanie zdziera bieżnik opony dlatego też przy dojeżdżaniu do sygnałów świetlnych, ulicznych i kolejowych należy w odpowiednim czasie zwolnić.

Nie bez wpływu na trwałość ogumienia jest stan obręczy koła. Pogięcie, rdza, garby — niszczą stopki opony. Należy więc regularnie sprawdzać stan obręczy, dokładnie czyścić je przed założeniem opon, rdzę usunąć szczotką drucianą. O ile uszkodzenia obręczy nie można doraźnie usunąć, należy ją wymienić.

Prawidłowe zakładanie ogumienia ma podstawowe znaczenie dla jego długotrwałości (patrz rys. 1—3). Stosowanie nieodpowiednich narzędzi może spowodować uszkodzenie stopki opony, zerwanie drutów lub uszkodzenie gumy ochronnej otaczającej druty. Wilgoć przedostająca się przez uszkodzone miejsca powoduje rdzewienie drutów i niszczenie nitek osnowy, co stwarza stałe niebezpieczeństwo katastrofy. Dętka oraz wnętrze opony winny być przed założeniem wysypane talkiem przy tym, dętkę przy wkładaniu do opony należy lekko napompować, by uniknąć skręceń i fałd, powodujących kruszenie gumy.



Rys. 2. Ściąganie opony

W celu uniknięcia nierównomiernego zużycia bieżników opon należy, co każde 3 — 4.000 km. przebiegu, zmieniać koła wraz z ogumieniem w kolejności ustalonej instrukcją obsługi danego typu.

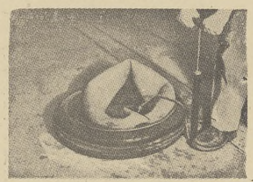
Kierowca dbający o swój pojazd sprawdzi każdorazowo przed wyjazdem:

a) czy pojazd ma właściwe opony, na niego zapisane,
b) czy ciśnienie w dętkach opon jest właściwe,
c) czy umocowanie koła zapasowego jest prawidłowe i ciśnienie normalne,

Podczas drogi kierowca winien pamiętać by:

— ładunek był rozłożony równomiernie, gdyż w przeciwnym razie obciążenie opon będzie nierównomierne,
— nie przeciążać opon. Trzeba pamiętać, że przeciążanie opon jest równie szkodliwe jak niskie ciśnienie powietrza w dętkach. Weźmy pod uwagę, że przy 20% przeciążeniu okres użytkowania opony skracamy o 30%.
— nie podjeżdżać zbyt blisko do krawężnika, aby uniknąć uszkodzenia boków opon.
— unikać jazdy po koleinach dróg bocznych, by nie narazić opony na rozerwanie lub nierównomierne zużycie,
— łańcuchy przeciwślizgowe zakładać na koła tylko wtedy, gdy to jest niezbędne, Kierowco! w okresie zimy pamiętaj, że:
— wskutek obniżonej temperatury guma sztywnieje i łatwo pęka w miejscach zgięć .Sprawdzaj więc często ciśnienie w dętkach. Zdejmowania i zakładania ogumienia dokonuj dopiero po jego ogrzaniu,
— ustawienie samochodu w kałuży może stać się przyczyną uszkodzenia opony, gdyż woda zamarzając może je przymrozić.

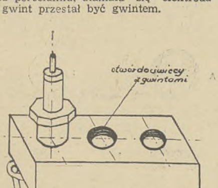
Pamiętaj, dbając o stan ogumienia Twego samochodu stajesz się aktywnym współtwórca potegi naszej Ojczyzny.



Rys. 3. Przed założeniem dętki należy ją lekko napompować.

JAK zabezpieczyć świece zapasowe

Każdy z nas mając komplet nowych i pewnych świec, nie powinien wyjechać z garażu, nie posiadając dwóch lub trzech świec zapasowych. Jest to całkowicie zrozumiałe. Ale czy wszyscy przewozimy te świece zapasowe w sposób taki, by w momencie konieczności ich użycia nie stawać bezradnie rozłożywszy ręce, bo np. pękła porcelanka, ułamała się elektroda lub gwint przestał być gwintem.



Niestety świece są narażone przeważnie na takie uszkodzenia, bo nie dbamy o ich ochronę. A przecież wystarczy wziąść kawałek sztabki dowolnego metalu, wywiercić w niej parę otworów możliwie blisko siebie, nagwintować, wkręcić w nie nasze świece zapasowe i umocować w samochodzie pod maską w miejscu dostępnym i bezpiecznym zarazem, najlepiej jak najbliżej tylnej, górnej krawędzi maski. Świece będą całkowicie bezpieczne, gwint dobrze utrzymany, elektrody czyste — a wysiłek naprawdę nie duży.

A. Żymirski

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

UWAGA na hamulce

Wiemy wszyscy o tym dobrze, że w czasie pracy części hamulcowe, a przede wszystkim bębny i szczęki nagrzewają się. Zrozumiałe jest, że nagrzewaniu ulega również powietrze znajdujące się wewnątrz bębnów. Wiemy również z wykładów fizyki, że nagrzane powietrze zdolne jest wchłonąć większą ilość pary wodnej niż zimnej. Kiedy więc postawimy nasz samochód na dłuższy postój, części hamulcowe stygną, a wraz z nimi powietrze, znajdujące się między bębnami, a tarczami hamulcowymi. Stygnące powietrze staje się przesycone parą wodną, która wydzielona zostaje przez skraplanie się i osiada przede wszystkim na szczękach i zimnych już bębnach.

Jak z tego wynika, osiadaniu wody (wilgoci) na częściach hamulcowych nie da się w żaden sposób zapobiec. Jasne jest, że przy temperaturze poniżej O°C woda skroplona na bębnach będzie zamarzać, powodując ewentualne przymarzanie szczęk do bębnów co może zablokować nam koła. Aby tego uniknąć musimy pamiętać, że w czasie trwania mrozów nie wolno pozostawić samochodu z zaciągniętym hamulcem ręcznym, szczególnie działającym na szczęki kół. Najwłaściwszym sposobem unieruchomienia pojazdów na postoju zimą jest włączenie, po zatrzymaniu silnika, pierwszego lub wstecznego biegu, oraz gdy pojazd stoi na pochyłości, podłożenie pod koło klinów (kamieni, cegieł itp.).

Pamiętajmy też, że po dłuższym postoju zimą, hamulce mogą do czasu rozgrzania się źle trzymać: tarcie obmarzniętych szczęk o oblodzone bębny może być bardzo słabe.

Jeżeli nieostrożnie zostawiliśmy zaciągnięty hamulec ręczny i koła są zablokowane, musimy podgrzać bębny tak, aby lód się rozpuścił. Bądźmy przy tym jednak bardzo ostrożni: wysoka temperatura szkodzi nieomal każdej części układu hamulcowego.

OBSŁUGA AKUMULATORÓW MOTOCYKLA M-72

Akumulatory typu 3—MT-7 i 3—MT-14 są stosowane w motocyklach M-72. Obsługa ich jest podobna do obsługi akumulatorów samochodowych. Należy jednak pamiętać, że akumulator motocyklowy ma o wiele mniejszą pojemność od akumulatora samochodowego i z tego też powodu obsługa jego wymaga specjalnej uwagi.

Z zasady akumulatory w nowych motocyklach M-72 dostarczane są w stanie suchym i w takim stanie mogą być przechowywane do czasu wzięcia ich na eksploatację. Z chwilą gdy chcemy wziąść nowy akumulator do eksploatacji, zalewamy go elektrolitem o ciężarze właściwym 1,120 g/cm³ w temp. 20—25°C. Poziom elektrolitu powinien sięgać 10 do 15 mm. ponad płytki. Po zalaniu elektrolitu, akumulator pozostawia się na 2 do 3 godzin, nie podłączając źródła prądu, a to w celu t.zw. zaformowania się płyt. Po upływie 2—3 godzin podłączamy akumulator do źródła prądu (prostownika) i zaczynamy pierwsze ładowanie prądem o natężeniu:

1,0 A dla akumulatora typu 3-MT-7,
2,0 A dla akumulatora typu 3-MT-14.

Podczas ładowania należy sprawdzać napięcie na biegunach akumulatora. Jeżeli akumulator osiągnie napięcie 2,38 — 2,42 V to natężenie prądu ładowania zmiejszamy do:

0,5 A dla akumulatora typu 3-MT-7,
1,0 A dla akumulatora typu 3-MT-14,

i tym natężeniem ładujemy tak długo, aż stwierdzimy oznaki naładowania:

a) silne wydzielanie się gazów z akumulatora,
b) stałe napięcie na biegunach akumulatora (sprawdzamy trzykrotnie w przeciągu dwóch godzin),
c) stała gęstość elektrolitu (trzykrotne sprawdzenie w ciągu dwóch godzin). Czas pierwszego ładowania wynosi 35 do 45 godz.

W czasie ładowania temperatura elektrolitu nie powinna przekroczyć 45°C. W przeciwnym razie należy ładowanie przerwać i można je kontynuować dopiero po ostygnięciu elektrolitu od 30 do 35°C.

Po zakończeniu ładowania akumulator należy dwukrotnie rozładować i naładować, przyczym rozładowanie winno trwać 10 godz. (szczegóły w tabelce). Drugie i następne ładowanie przeprowadzamy prądem o natężeniu:

1,0 A dla akumulatora typu 3-MT-7,
2,0 A dla akumulatora typu 3-MT-14,

tak długo, aż osiągniemy napięcie na biegunach równe 2,38 — 2,42 V, poczym natężenie prądu ładowania zmniejszamy do:

0,5 A dla akumulatora typu 3-MT-7,
1,0 A dla akumulatora typu 3-MT-14,

i ładujemy do końca nie zmieniając natężenia. Czas drugiego ładowania i następnych wynosi około 24 godz. Gęstość elektrolitu po drugim i następnych ładowaniach doprowadza się do wielkości 1,280 ± 0,005.

W tym celu z ogniw akumulatora nabiera się część elektrolitu (nie przerywając ładowania) i dolewa się wody destylowanej, lub elektrolitu o gęstości 1,40 zależnie od tego czy gęstość należy podwyższyć czy też obniżyć. Po upływie 20 minut od chwili zakończenia ładowania sprawdzamy gęstość elektrolitu. Jeśli wielkość jej nie jest równa 1,280 ± 0,005, czynność powtarzamy dolewając zależnie do potrzeby wody lub kwasu. W czasie eksploatacji do akumulatora należy dolewać tylko wody destylowanej. Elektrolitu dolewa się tylko w przypadku rozlania go lub przelewania.

Gęstość elektrolitu w czasie całego ładowania nie powinna przekraczać 1,280 ± 0,005. Pełną pojemność w amperogodzinach akumulator osiąga dopiero po pięciokrotnym naładowaniu i rozładowaniu. Rozładowany akumulator należy poddać możliwie wcześnie powtórnemu ładowaniu nie później jednak jak w 24 godzin od chwili rozładowania.

Po dwuletnim przechowaniu akumulatora w stanie suchym powinien on być całkowicie sprawny w eksploatacji w ciągu dwóch lat z warunkiem zachowania podstawowych zasad obsługi.

W razie konieczności akumulator może być przechowywany w stanie naładowanym z elektrolitem normalnej gęstości. W tym przypadku akumulator należy co miesiąc doładowywać zachowując powyżej podane wytyczne. Niezależnie od tego co 3 miesiące akumulator winien podlegać rozładowaniu i ponownemu ładowaniu jak to opisano wyżej. Podobnym zabiegom winien być poddany akumulator przed ustawieniem go na motocykl.

W okresie użytkowania akumulator należy utrzymać zawsze w najwyższej czystości Okresowo sprawdzać otworki wietrzne w korkach ogniw akumulatora i w razie potrzeby przeczyszczać. Sprawdzać poziom elektrolitu i w razie potrzeby dolewać wody destylowanej.

TABELKA ROZŁADOWANIA BATERII

Typ akumulatora	Rozładow. 10-cio-godz.			Rozładow. 3-godz.			Rozładow. 30 minutowe		
	Natęż. prądu wyładowania w A.	Nominalna pojemność w Ah.	Najniższe dopusz. napięcie akumul. w V.	Natęż. prądu wyładowania w A.	Gwarancyjna pojemność bat. w Ah.	Najniższe dopuszcz. napięcie akumul. w V.	Natęż. prądu wyładowania w A.	Gwarancyjna pojemność bat. w Ah.	Najniższe dopuszcz. napięcie akumul. w V.
3 - MT−7	0,6	6,0	1,7	1,4	4,2	1,65	5,6	2,8	1,55
3 MT−14	1,0	10,0	1,7	3,[illegible]	8,4	1,65	11,0	5,5	1,55

OBSŁUGA JA-12 CIĄGNIKA



Podnieść sprawność pracy ciągnika JA-12 można przez zapoznanie się z jego budową, a szczególnie z pracą, budową, sprawdzaniem i regulacją pompo-wtryskiwaczy. W związku z tym czynione są różne próby przedłużenia życia pompo-wtryskiwaczy jak: wymiana filterków, rozpylacza, docieranie zaworka przepustowego, wymiana sprężyny zaworka itp.

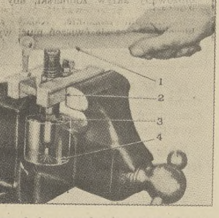
Jednym z praktycznych sposobów dającym dobre wyniki w pracy pompo-wtryskiwaczy jest okresowe (co około 100 godz. pracy) sprawdzanie jego poszczególnych elementów. Wykonujemy omawiany przegląd w uprzednio ustalonym, czasie — w następujący sposób:

1) Wymontowujemy pompo-wtryskiwacz z silnika i mocujemy go, przy pomocy przyrządu, w imadle.

2) Wykręcamy końcówki wlotową — 1 i wylotową — 2, pod którymi znajdują się sprężynki — 3 i specjalne ze spiekanego brązu stożkowe filterki — 4, które wyjmujemy.

3) Za pomocą ciśnienia powietrza z sprężarki lub pompki samochodowej przedmuchujemy filterki. Zanieczyszczone filterki przepuszczają zbyt mało paliwa do zespołu tłoczącego pompo-wtryskiwacza przez co następuje zbyt mały wtrysk paliwa, co się charakteryzuje spadkiem mocy silnika z jego nieregularną pracą (silnik przerywa).

4) Przed rozebraniem pompo-wtryskiwacza naciskamy na dźwignię przyrządu i sprawdzamy czy ze wszystkich otworków rozpylacza wytryska mgła paliwa. W wypadku zanieczyszczenia jednego, dwu lub kilku otworów wykręcamy osłonę — 5 i wyjmujemy rozpylacz — 6 który posiada sześć otworków — 7 o 0,156 mm. Sprawdzanie tak maleńkich otworków sprawia zazwyczaj dużo kłopotu z braku odpowiedniego przyrządu do ich przeczyszczenia. Dlatego każdy mechanik obsługujący ciągniki JA-12 powinien posiadać w swoich narzędziach wyposażenia przeczyszczacz do otworków rozpylacza — 11, który dla ochrony przed zniszczeniem umieszcza w drewnianym pudełku. Prze-



Przyrząd do sprawdzania pompo-wtryskiwaczy. 1 — dźwignia, 2 — przyrząd do uchwycenia pompo-wtryskiwacza, 3 — pompo-wtryskiwacz, 4 — szklanka.

czyszczacz składa się z rękojeści żelaznej o 6 — 8 mm długości około 60 mm, w której oprawiona jest iglica ze stalowego drutu (z braku specjalnego wiertła) o 0,15 mm długości 10 mm. Próbujmy także przedmuchać końcówkę za pomocą ciśnienia powietrza podobnie jak to wykonywaliśmy z filterkami. W wypadku zupełnego zanieczyszczenia otworków rozpylacza i przy dużych obrotach silnika, zdarzają się wypadki urwania końcówki — spowodowane dużym ciśnieniem pompo-wtryskiwaczu z braku upływu paliwa.

5) Po oczyszczeniu filterków i rozpylacza sprawdzamy czy pompo-wtryskiwacz odpowiada warunkom potrzebnym do jego normalnej pracy. W tym celu wypełniamy (czystą) olejarkę paliwem ze zbiornika, z której będziemy dopełniać zamocowany w imadle pompo-wtryskiwacz przy sprawdzaniu jego działania.

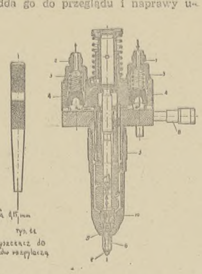
6) Podczas sprawdzania podstawiamy pod wtryskiwacz szklankę.

7) Ustawiamy listewkę regulacyjną — 8 w położeniu największego wtrysku.

8) Gwałtownie naciskamy na dźwignię przyrządu i obserwujemy jakość rozpylania paliwa. Przy sprawnym wtryskiwaniu paliwo winno wychodzić ze wszystkich otworków z postaci mgły. Jeśli ciśnienie sprężyny zaworu zwrotnego — 9 jest normalne, to moment wtrysku będzie sygnalizowany ostrym dźwiękiem.

9) Dla zbadania szczelności zaworu zwrotnego — 10 naciskamy na dźwignię i zatrzymujemy w momencie, w którym ma nastąpić wtrysk.

10) Trzymając w takim położeniu obserwujemy czy paliwo nie przecieka do szklanki. Jeśli przecieka to znaczy, że zawór zwrotny jest nieszczelny. W żadnym wypadku kierowca nie powinien rozbierać pompo-wtryskiwacza, a po stwierdzeniu zaburzeń w pracy silnika zwrócić się do mechanika upoważnionego do sprawdzania i regulacji pompo-wtryskiwaczy. Po stwierdzeniu nieszczelności zaworu zwrotnego pompo-wtryskiwacza mechanik odda go do przeglądu i naprawy upoważnionemu do tego warsztatowcowi-specjaliście.



Przekrój pompo-wtryskiwacza serii „60" mającego zastosowanie w samochodach Jaz-200 i ciągnikach JA-12.

Dla dokładniejszego zapoznania się z działaniem omawianych pompo-wtryskiwaczy podaję poniżej ich krótką charakterystykę.

1) Ciśnienie paliwa przy wtrysku: od 150 kg/cm² — 1 400 kg/cm², przy 2 000 obr./min. silnika 1 400 kg/cm², przy 1 000 obr./min. silnika 550 kg/cm².
2) Największa pojemność wtrysku: 59 — 60 mm³.
3) Ilość otworków w rozpylaczu: 6.
4) Średnica otworków w rozpylaczu: 0,156 mm.
5) Ciśnienie paliwa w rurce od pompy padającej do pompo-wtryskiwacza nie mniejsze: 1,5 kg/cm².
6) Otwarcie zaworu wewnętrznego przy ciśnieniu powyżej 150 kg/cm².
7) Skok tłoczka wtryskiwacza winien być ustawiony do 37,69 mm.

Przedstawiony na rysunku pompo-wtryskiwacz produkuje Leningradzka Fabryka Gaźników im. Kujbyszewa — stosuje się go do wysokoprężnego dwusuwowego silnika samochodu JAZ-200. Może on być również stosowany do ciągników JA-12 i HD-7.

H. Brudnicki

OBSŁUGA GĄSIENIC CIĄGNIKA JA-12

(zdejmowanie i napinanie)

Z każdej strony ciągnika Ja-12 jest zamocowana gąsienica, która składa się z 88 szt. płytek (członów) połączonych ze sobą za pomocą sworzni, których główki powinny być skierowane na zewnątrz, a nie, jak często kierowcy zakładają, odwrotnie. Końce wewnętrzne sworzni zabezpiecza się przed wysunięciem przez rozpłaczczenie. Sprawne wykonywanie zakrętów i manewrowanie ciągnikiem zależy w dużym stopniu od prawidłowego napięcia gąsienicy, które każdy kierowca powinien wiedzieć, jak wyregulować. Napięcie gąsienic sprawdza się po przejechaniu każdych 75—100 km, a także przy zjeździe z dróg bitych na drogi gruntowe lub odwrotnie. W jaki sposób sprawdzić napięcie gąsienicy ciągnika „Ja-12"?

Należy ustawić ciągnik na równej płaszczyźnie i zbadać zwieszenie płytek gąsienicy między tylną rolką oporową, a kołem napędzającym. Jeżeli za tylną rolką oporową leży na ziemi jedna płytka gąsienicy (człon), nie licząc tej na której spoczywa rolka, wówczas luz gąsienicy jest przepisowy ale tylko dla dróg bitych.

W warunkach zimowych, przy jeździe w terenie błotnistym lub piaszczystym, luz gąsienicy powiększamy, gdyż śnieg, błoto, lub piasek wciskają się między płytki gąsienicy i powodują zwiększenie jej napięcia. Należy wówczas gąsienicę tak wyregulować, aby za tylną rolką oporową leżały 2 płytki. Luz gąsienicy regulujemy kołem napinającym, które znajduje się na przodzie ciągnika i po odkręceniu nakrętek koło to umieszczone na specjalnej korbie można przesuwać do przodu, zwiększając napięcie, lub do tyłu, zmniejszając napięcie. W razie konieczności zdjęcia gąsienicy należy zwiększyć luz gąsienicy i wybić sworzeń pod kołem regulującym. Po rozłączeniu zdjąć gąsienicę z rolek podtrzymujących i wolno ruszyć ciągnikiem. Nakładanie gąsienicy odbywa się w odwrotnej kolejności.

W ten sposób każdy kierowca sam, w szybkim czasie i bez specjalnego wysiłku może wyregulować napięcie gąsienicy dla różnych warunków pracy i różnego terenu. Odpowiedni i przepisowy luz gąsienic wpływa dodatnio na zużycie paliwa, manewrowanie ciągnikiem, łagodne ruszanie — zatrzymywanie się, oraz równomierne zużycie się części nośnych ciągnika.

por. Górski Czesław

UWAGA NA PRZEWODY PALIWA

Musimy zawsze pamiętać, że mrozy i roztopy oznaczają jazdę w warunkach obniżonej temperatury. Z tym wiąże się oprócz innych problemów ogrzewania lub przygotowania zespołów naszego samochodu, konieczność odpowiedniego zabezpieczenia przewodów paliwa. Samochody z silnikami benzynowymi nie wymagają tak dużego nakładu pracy przy przewodach paliwa, jak samochody i ciągniki zaopatrzone w silniki wysokoprężne.

Benzyna może przestać dopływać tylko w momencie, gdy zawarte w niej krople wody zamarzną w osadniku lub w kolanku przewodu paliwowego. Należy więc dbać przede wszystkim o dokładną filtrację paliwa przy nalewaniu i możliwie częste, raz na dwa — trzy tygodnie, odkręcanie osadnika i usuwanie z niego nieczystości i wody.

Gorzej natomiast przedstawia się sprawa z paliwem silników wysokoprężnych. Olej gazowy ma duży procent składników o stosunkowo wysokiej temperaturze krzepnięcia. Tak więc częstym zjawiskiem podczas mrozów jest unieruchomienie silnika przez duże zgęstnienie paliwa w przewodach i zbiorniku. Taka „kasza" w rurkach doprowadzających olej gazowy ze zbiornika do pompy podającej wystarcza zupełnie do całkowitego wstrzymania przypływu.

Jak więc należy zabezpieczyć pojazd przed tak przykrą ewentualnością? Należy po prostu starannie zabezpieczyć zbiornik i przewody od strat cieplnych. Otóż zbiornik oraz cały układ paliwowy trzeba osłonić warstwą izolacyjną, która by nie dopuszczała do znacznego obniżania temperatury paliwa. Zbiornik należy osłonić grubą warstwą filcu, dając na wierzch papę lub tekturę, oraz pomalować całość lakierem podwoziowym. Również dobre rezultaty można osiągnąć przez obudowanie zbiornika drewnianą skrzynką, wsypując pomiędzy jej ściankę a zbiornik trociny, lub oddzielając je słomą, papierem, watą lub innym środkiem izolującym. W razie możności łatwego wybudowania zbiornika należy go w oczekiwaniu dużych mrozów przenieść do wnętrza wozu (np. do budki kierowcy lub pod maskę).

Teraz zastanówmy się co robić z przewodami paliwa. I one muszą być dokładnie izolowane. Zaleca się tu następujące czynności: owijanie przewodów wełną, bawełną lub sznurem azbestowo - bawełnianym. W braku tych środków należy owinąć przewody paskami pociętego koca. Oprócz tego izolację tą należy pokryć lakierem podwoziowym, możliwie grubo. Można zastosować też inne rozwiązanie, np. osłonić przewody od zimna przez obłożenie ich przynajmniej 15 mm warstwą słomy, układanej wzdłuż przewodów. Taki „okład słomiany" należy owinąć jeszcze taśmą bawełnianą i pomalować lakierem. Ostatnia może najtrudniejsza ale najlepsza izolacja, to mielony korek lub odpadki korkowe. Jednym jeszcze rozwiązaniem, które należy podać jest przeniesienie przewodu głównego, od zbiornika do pompy podającej, w okolice rury wydechowej. Wtedy ocieplanie następuje w pewnym stopniu samoczynnie.

Pamiętajcie więc, że dbałość zawczasu o przewody paliwa uchroni was od niespodziewanego, a przymusowego przerwania jazdy podczas silnego mrozu.

PRZECHOWYWANIE CZĘŚCI ZAMIENNYCH

Pomieszczenie na magazyn narzędzi i części zamiennych winno być suche i przewiewne o temperaturze około 15 — 20° C. Niedopuszczalne jest rozmieszczenie magazynu przeznaczonego na ten cel w bliskości magazynu z kwasami, chemikaliami, lub ładowni akumulatorów. Pary ulatniających się kwasów czy chemikalii działają wybitnie szkodliwie na części metalowe powodując niszczenie przechowywanych narzędzi i części zamiennych. Narzędzia rozkłada się na odpowiednich półkach oddzielnie od siebie według rodzaju i wymiaru, zachowując porządek w/g grup i charakteru narzędzi tzn. narzędzia robocze jak: młotki, imadełka, kleszcze itp. narzędzia tnące jak: wiertła, gwintowniki, narzynki, rozwiertaki, frezy itp. i narzędzia pomiarowe jak: suwmiarki, kątowniki, mikromierze, czujniki itp. — powinny być zgrupowane i oddzielone od siebie. Drobne narzędzia przechowuje się w szufladkach z uwidocznioną na zewnątrz zawartością.

Większe narzędzia układa się na półkach osobno. W żadnym przypadku nie jest dopuszczalne układanie narzędzi warstwami, bez odpowiedniego oddzielenia warstw. Ostre krawędzie tnące mogą się wtedy łatwo uszkodzić.

Narzędzia precyzyjne oraz przyrządy pomiarowe przechowuje się w specjalnych pudełkach (futerałach) fabrycznych a w razie ich braku należy je wykonać we własnym zakresie. Narzędzia o kształtach wydłużonych układa się na półkach tak, aby nie ulegały odkształceniu.

Drewniane trzonki przechowuje się w skrzynkach ustawionych w miejscach zacienionych, aby nie rozsychały się.

Przed rozmieszczeniem narzędzi w magazynie przemywa się je naftą, wyciera do sucha i powleka warstwą konserwacyjną, za pomocą twardych pędzli włosianych. Większe narzędzia owija się ponadto papierem przetłuszczonym. Narzędzia precyzyjne oraz przyrządy pomocnicze pokrywa się cienką warstwą wazeliny i po owinięciu papierem przetłuszczonym układa się w futerałach lub w pudełkach fabrycznych.

Mechanizmy wewnętrzne przyrządów pomiarowych (z wyjątkiem bardzo precyzyjnych) przesmarowuje się lekko olejem kostnym. W przypadku jeśli smar niedostatecznie zabezpiecza metalowe części od rdzewienia, można je pokrywać lakierem szellakowym.

Pilników i tarników nie konserwuje się za pomocą tłuszczów lub smarów. Pilniki i tarniki po oczyszczeniu miękką szczotką drucianą i sproszkowanym węglem drzewnym owija się papierem parafinowanym.

Konserwowane narzędzia kontroluje się systematycznie, zmywając w tym celu co trzy miesiące smar z niektórych narzędzi badając stan ich powierzchni.

Części zamienne przechowuje się w magazynach posiadających warunki przechowywania ustalone dla narzędzi. Układa się je na półkach według grup i podgrup zachowując podział według marek i typów pojazdów mechanicznych.

Jeśli jakiejś części lub zespołu z uwagi na jego wielkość nie można było ułożyć w odpowiedniej kolejności na półce, lecz trzeba było uczynić to w oddzielnym miejscu należy w miejscu, gdzie dany przedmiot — jakby wynikało z kolejności określonej grupami i podgrupami winien się znajdować — umieścić wywieszkę, wskazującą dane dotyczące tego przedmiotu z określeniem miejsca, gdzie on się faktycznie znajduje. Dla odróżnienia tej wywieszki od innych, należy ją przekreślić grubą linią, koloru niebieskiego po przekątnej od dolnego lewego rogu do górnego prawego rogu.

Na widocznym miejscu każdej grupy półek zawierających części i zespoły jednej marki pojazdu mechanicznego umieszcza się tabliczkę z oznaczeniem marki i typu pojazdu.

Części zamienne zespołów elektrycznych przechowuje się posegregowane według marek i typów pojazdów mechanicznych, na oddzielnych półkach z przegrodami w których umieszcza się szuflady lub skrzynki na poszczególne części zespołów.

Drobne części zamienne należy przechowywać w ustalonym porządku i układzie w pudełkach lub w szufladach.

Części zamienne przyjmowane do magazynu z wyjątkiem części w oryginalnym opakowaniu, należy przed ułożeniem na półkach i w szufladach oczyścić i zakonserwować.

Części zamienne, które były w użyciu, przed zmagazynowaniem oczyszcza się starannie z błota i piasku, poczem myje i znaczy. Miejsca na częściach gumowych zabrudzone smarami, olejami, myje się wodą z mydłem i wyciera szmatką do sucha.

Należy zwrócić baczną uwagę, aby gumowe części zamienne były przechowywane w warunkach odpowiadającym przepisom o magazynowaniu ogumienia i materiałów gumowych tj. pomieszczenie winno być suche i zaciemnione.

Części zamienne o obrobionych płaszczyznach bez oryginalnego opakowania konserwuje się zazwyczaj przez zanurzenie w gorącym smarze. Stan zakonserwowania części bada się co trzy miesiące usuwając z pewnej ilości smar.

Części w oryginalnym opakowaniu bada się również unikając jednak w miarę możności usuwania oryginalnego środka konserwacyjnego.

Jak; Co pisać Do dla KIEROWNICĄ W ROKU 1952

NIE jednemu z Was drodzy Koledzy, nasuwa się zapewne cały szereg wątpliwości, kiedy po raz pierwszy macie rozpocząć pracę Korespondenta naszego pisma. Bo to i nie pisało się jeszcze nigdy do żadnej gazety i nasza żołnierska służba oraz technika samochodowa nie są bynajmniej takie proste do opisywania. No, ale po kolei. Omówmy sobie całość zagadnienia, tak szczegół po szczególe, a przekonamy się, że „nie taki diabeł straszny, jak go malują“.

Kiedy więc założycie w waszym pododdziale koło korespondentów naszego pisma (pomoże Wam w tym chętnie organizacja partyjna, ZMP-owska), przystąpcie do najważniejszej sprawy, a mianowicie do uzgodnienia tematów poszczególnych prac, jakie przypadną każdemu z Was do napisania. Zrozumiały jest bowiem fakt, że z chwilą gdy dokładnie ustalony zostanie temat artykułu samo napisanie go — więcej lub mniej udolnie — na podstawie własnych obserwacji czy doświadczeń, nie będzie już takie trudne. Uzgodniony temat artykułu omówcie wspólnie na waszym zebraniu, poradźcie się Dowódcy, czy bardziej doświadczonych, starszych kolegów. W ten sposób poruszane przez Was zagadnienie będzie potraktowane wyczerpująco i przyniesie korzyść czytającym je później w naszym piśmie żołnierzom.



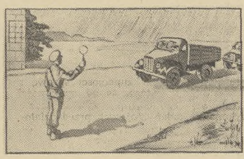
NIE wstydźcie się bynajmniej pokazać napisanej przez Was pracy tym, których większe niż Wasze doświadczenie będzie gwarancją, że artykuł jest naprawdę na dobrym poziomie. Pamiętajcie jednak zawsze o tym, że redakcja sama bardzo chętnie poprawi ewentualne braki Waszej pracy. Niewyrobiony styl, czy inne błędy nie mogą być w żadnym razie powodem, dla którego byście mieli nie nadsyłać swych korespondencji. Przeciwnie. Bardzo często się zdarza, że nie „literat“, lecz opisujący w najprostszych słowach swą pracę i codzienne wydarzenia jest pełnowartościowym korespondentem.

Nie zapominajcie Koledzy, że właśnie od Korespondentów zależy w głównej mierze popularyzacja osiągnięć przodujących żołnierzy naszej służby oraz wymiana doświadczeń naszej pracy w dziedzinie ideowo-politycznej, w wyszkoleniu bojowym i fachowym.

W czterech podanych niżej grupach tematycznych znajdziecie Koledzy wytypowane tytuły artykułów. Przystosowanie poszczególnego tematu do własnego żołnierskiego życia i służby i wyczerpujący opis — oto praca, jakiej wymagamy od naszych korespondentów.

TEMATY

DLA KORESPONDENTÓW



I. Jak obchodzicie uroczyste dla całego kraju rocznice? (opiszcie przebieg). Opiszcie jak organizacja ZMP zabezpiecza w waszej jednostce zadania.

Jakie są tradycje bojowe Waszej jednostki?

Co robicie dla pogłębienia braterstwa broni z bohaterską Armią Radziecką? Jak wzorujecie się na doświadczeniach służby samochodowej Armii Radzieckiej?

Co zrobiono w Waszej jednostce celem spopularyzowania nowej, radzieckiej i polskiej techniki samochodowej?

Co i dlaczego interesuje Was najbardziej w naszym piśmie?

Jak wykorzystujecie je w pracy i szkoleniu?

II. W opanowaniu jakich tematów macie trudności? Do jakich tematów brak Wam literatury?

Jakie macie pomoce szkoleniowe, kto je sporządził i jak z nich korzystacie?

Kto wyróżnia się swymi osiągnięciami w szkoleniu?

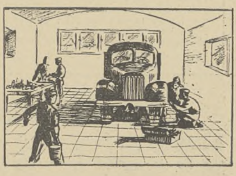
W jaki sposób pomagają przodujący koledzy słabszym w nauce i pracy?

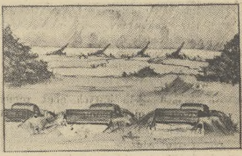


III. Opiszcie Wasz udział w ćwiczeniach zimowych, na czym on polegał, i jak wywiązaliście się z zadań postawionych przed kierowcami?

Na czym polegała współpraca kierowców i żołnierzy broni w której służycie w czasie ćwiczeń zimowych?

Jak chronicie samochody i powierzony Wam sprzęt przed działaniem ćwiczebnego lotnictwa, artylerii?





IV. W jaki sposób i jakimi zajęciami praktycznymi w parku samochodowym uzupełniacie szkolenie teoretyczne?

Jakie przerobiliście dotychczas zajęcia praktyczne?

Opiszcie ich przebieg i co z nich skorzystaliście?

Opiszcie osiągnięcia przodujących żołnierzy Waszej jednostki, a zwłaszcza metody, dzięki którym doszli do swych wyników w oszczędności MPS, ogumienia, ich metody prowadzenia pojazdu itd.

Jakie macie w swej jednostce usprawnienia racjonalizatorskie czy założyliście już kółko racjonalizatorów, jak ono pracuje i kto jest czołowym racjonalizatorem?

Jak zwalczacie trudności, które przynosi ze sobą mróz, aby utrzymać swój pojazd w stałej gotowości bojowej?



„ZA KIEROWNICĄ“ Wyd. Szefostwa Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 218. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO Nr I 91000. Druk Wyd. MON. Nr. zam. 126 — 3B-10998